
VE RI TAS
EX LIBRIS
INSTITUTE OF GEOGRAPHICAL
EXPLORATION
HARVARD UNIVERSITY

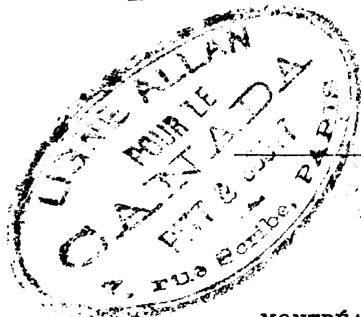


De BOUTHILLIER-CHAVIGNY

A TRAVERS LE NORD-OUEST CANADIEN

DE MONTRÉAL AUX MONTAGNES ROCHEUSES

NOTES DE VOYAGE



MONTRÉAL
EUSÈBE SENÉCAL & FILS, IMPRIMEURS-ÉDITEURS
20, RUE SAINT-VINCENT

1893

Tower 11+

A TRAVERS
LE
NORD-OUEST CANADIEN

DE MONTRÉAL AUX MONTAGNES ROCHEUSES

NOTES DE VOYAGE

EN ROUTE POUR LE MANITOBA

I

Il y a huit ans à peine, le voyageur désireux de se rendre au Nord-Ouest Canadien avait le choix de deux routes.

Il pouvait, en passant par Toronto, capitale de la Province d'Ontario, aller s'embarquer à Owen-Sound, sur la baie Géorgienne, à bord de l'un des superbes "clippers" de la com-

pagnie du "Canadian Pacific Railway." Après avoir traversé dans toute leur largeur les lacs Huron et Supérieur, il débarquait à Port Arthur, petite ville canadienne située sur la rive occidentale de ce dernier lac, où il retrouvait les trains du "transcontinental."

Il pouvait, d'autre part, par les lignes de chemin de fer américaines, se diriger vers Saint-Paul, capitale de l'Etat du Minnesota, puis, de cette ville, se rendre à Winnipeg au centre de la province du Manitoba.

Mais le chemin des lacs était fermé pendant toute la saison d'hiver, de telle sorte que la route à travers les Etats-Unis restait seule praticable d'un bout de l'année à l'autre.

Les relations commerciales entre l'Est et l'Ouest du Dominion se trouvaient, ainsi, de fait, à la merci du bon vouloir américain !

Depuis 1885, les Canadiens sont maîtres chez eux. Ils peuvent, librement, parcourir d'un bout à l'autre leur superbe pays sans passer par la douane yankee !

Le Parisien qui s'embarque pour Marseille se figure très aisément qu'il va accomplir un grand voyage. Il fait, parfois, son testament avant de partir et, en tout cas, s'entoure de précautions qui feraient sourire de ce côté de l'Atlantique.

La distance de Paris à Marseille n'est, pourtant, que de 800 kilomètres ! — Celle de Mont-

réal à Vancouver, sur l'Océan Pacifique, par le nord des grands lacs, dépasse 6000 kilomètres !

Personne, au Canada, cependant, ne songe à s'étonner d'entreprendre un aussi long voyage.

Il est vrai d'ajouter que le génie inventif des Américains a su perfectionner jusqu'à l'invraisemblable les moyens de locomotion, et six jours de chemin de fer se supportent plus aisément en Amérique que quelques heures passées dans nos boîtes capitonnées d'Europe.

L'inspection de l'un des trains qui, chaque jour, s'élancent de Montréal pour traverser dans toute sa largeur le " Dominion of Canada " est déjà une source de surprise et d'émerveillement pour le futur colon qui en prend possession.

Chacun a lu la description de ces superbes " sleeping cars " qui sillonnent de toutes parts le continent américain. Dans ces compartiments de luxe, le voyageur, moyennant une somme relativement légère, peut vivre aussi confortablement que dans un hôtel de première classe. Il a à sa disposition un buffet bien garni, une bonne bibliothèque, un fumoir, voire même une salle de bain. Mais ce que l'on ignore assez généralement ce sont les soins tout particuliers dont on entoure les immigrants. En cela la compagnie du " Canadian Pacific Railway " n'est surpassée par aucune autre compagnie américaine.

A vrai dire, les wagons réservés par la compagnie aux immigrants sont de véritables "sleeping cars" dépouillés de tout leur appareil de luxe. Mêmes dimensions et distribution identique. De part et d'autre de l'allée centrale sont fixés des sièges mobiles qui, accouplés deux à deux, forment de bons lits sur lesquels, vers le soir, s'endorment les futurs colons pour rêver de la fortune, à la conquête de laquelle ils s'élancent. Aux deux extrémités de ces wagons et dans des compartiments parfaitement isolés, deux énormes poêles en fonte sont installés en permanence. L'un sert à chauffer le compartiment l'hiver, le second, toujours allumé, est mis gratuitement par la compagnie à la disposition des ménagères qui auraient quelques provisions à faire cuire. Un réduit spécial est également ménagé pour les fumeurs. Si l'on ajoute qu'à chacun de ces wagons sont attachés des employés spéciaux ainsi que des interprètes, tous chargés, chacun dans leur sphère, de veiller au bien-être des voyageurs, il sera facile de constater que tout est mis en œuvre afin que la première impression de l'immigrant en se mettant en route pour l'inconnu soit favorable.

Le jour de mon départ, la pluie tombe à torrents, le vent souffle par rafales. Je me console de ce contre-temps en songeant que dans quatre jours, je respirerai à pleins pou-

mons l'air vivifiant des grandes plaines de l'ouest.

Vers minuit, le temps s'est éclairci, nous approchons d'Ottawa, capitale fédérale du Dominion. La lune s'est levée. A la clarté de ses rayons, nous apercevons, perchée sur son cap qui domine la grandiose vallée de l'Outaouais, la ville endormie. La masse sombre du Parlement se détache en vigueur sur le fond d'un ciel tout constellé d'étoiles.

Nous stoppons quelques minutes et voilà que, de nouveau, nous courons à toute vapeur. Le chemin serpente sur la rive droite de l'Outaouais, remonté, pour la première fois, en 1615, par un missionnaire, le Père Le Caron.

Carleton, Almonte, Renfrew, Pembroke que nous passons dans le courant de la nuit sont, au dire de mon "guide book", d'importants centres agricoles et industriels. Bâties sur les bords de l'Outaouais ou sur ses petits affluents de droite, ces jeunes villes qui n'étaient hier encore que d'humbles villages sont aujourd'hui en plein progrès.

La nature, d'ailleurs, paraît avoir tout combiné pour que cette vallée de l'Outaouais devienne une des régions les plus prospères de l'est canadien.

Cette prospérité sera la conséquence naturelle de sa position géographique. L'Outaouais est, en effet, sur le point de devenir la grande artère

commerciale de cette partie du Dominion que l'on désigne sous le nom de " Grand Nord " de la province de Québec.

Le " Grand Nord " est un territoire immense de plus de cent mille milles carrés qui s'étend de la rivière Saguenay à l'est, à la rivière Outaouais à l'ouest et dont les limites, vers le nord, se confondent avec les solitudes boisées des rives de la baie d'Hudson.

C'est à la colonisation de ce pays qu'un Canadien illustre, aidé par des collaborateurs dévoués a consacré vingt années de sa vie. (1)

(1) Le " Grand Nord " ! ces deux mots rappelleront aux Canadiens le nom d'un grand patriote Je veux parler du curé Labelle, de ce prêtre, véritable colon d'autrefois, à l'envergure d'esprit trop large peut-être pour notre génération "fin de siècle" ; de cet apôtre à la stature colossale, mais au cœur si tendre, au patriotisme si vibrant !—Le vénérable pasteur de St-Jérôme est enseveli aujourd'hui au seuil de ce " Grand Nord " à la colonisation duquel il consacra sa vie. Il repose dans sa soutane violette de protonotaire apostolique. Pour nous, ses amis de la première comme de la dernière heure, nous ne saurons jamais nous le représenter autrement que revêtu de la soutane jaunie et rapiécée qui fut son armure de combat.

Homme, le curé Labelle a été l'incarnation de cette puissante race de pionniers canadiens d'autrefois dont il avait rêvé de faire revivre au milieu des jeunes générations les hautes vertus et l'esprit agricole.

Prêtre, il fut l'un des apôtres de sa nationalité, l'un de ses héros, j'allais presque dire son prophète. La politique, qui ternit parfois ce qu'elle touche, a voulu faire de lui une de ses victimes. Dans sa foi naïve, le curé s'était un instant laissé circonvenir. Dieu eut pitié de lui et l'arracha aux politiciens qu'effrayait peut-être sa popularité et que gênait assurément le grand prestige que lui avait conquis en France son patriotisme sans ostentation.

De superbes rivières, celles du St-Maurice, de la Rouge, du Nord, de la Lièvre, de la Gatineau, de la Coulonge ; des lacs, véritables mers intérieures, celui du St-Jean, du Nominingue, du Témiscamingue, contribuent à la fertilité du pays et servent de voies de communication là où les chemins de fer n'ont pas encore pénétré. Le sol est partout d'une fécondité merveilleuse. Largement ondulé, il est propre à tous les genres de culture. Le bois s'y trouve en abondance, et les pâturages y rivalisent de fertilité avec ceux du Nord-Ouest.

Le sous-sol contient des minéraux d'une grande valeur et le climat, enfin, est moins sujet à ces brusques virements de température qui font, depuis quelques années, le désespoir des cultivateurs du Bas-Canada.

Entraînés par la chaude parole du curé Labelle et par l'exemple d'hommes taillés sur son modèle, les Canadiens, depuis quinze ans, marchent à la conquête du " Grand Nord ".

Ils remontent le cours des rivières, s'établissent sur les rives des lacs, fondent en pleine forêt des paroisses nouvelles et, de toute part, font surgir du sol la prospérité et le progrès. Ils concentrent, en un mot, tous leurs efforts à mettre le " royaume " du curé Labelle en état de devenir, au jour marqué par la Providence, l'une des forteresses de la nationalité Canadienne-Française sur le continent américain

L'avenir entrevu par le curé de St-Jérôme se dessine aujourd'hui dans toute son ampleur. L'œuvre dont les promoteurs furent de modestes missionnaires aidés de quelques Canadiens plus riches de patriotisme que d'argent, attire aujourd'hui l'attention publique et en particulier celle de cette compagnie du " Canadian Pacific " qui a été, depuis dix ans et entend demeurer, l'âme du progrès au Canada.

De Québec, de St-Jérôme, d'Ottawa, de Mattawa, où nous arriverons bientôt, des lignes de chemins de fer s'élancent aujourd'hui vers l'intérieur du " Grand Nord." La plupart de ces lignes sont à l'heure actuelle entre les mains du " Canadian Pacific." Il est possible, dès maintenant, d'entrevoir l'époque où la compagnie contrôlera la colonisation de cette fertile région. Il est permis d'espérer que, ce jour là, les Canadiens-Français comprendront l'insanité de certains démagogues qui ne cessent de dénoncer les directeurs de cette compagnie comme les plus dangereux ennemis de leur nationalité.

A Chalk River, un point divisionnaire de la ligne, le paysage se modifie, la nature revêt un aspect plus sauvage ; les habitations s'espacent, les horizons ont plus d'ampleur et sur les collines qui courent le long de la rive gauche de la rivière, de beaux arbres élèvent librement vers le ciel leur tête empanachée. Ils ne se doutent pas, ces nobles hôtes de la forêt, que

du côté de l'est s'avance à pas de géant le progrès, et que bientôt, eux aussi, disparaîtront par la hache ou le feu, soldats destructeurs, mais soldats d'avant garde inévitables de ce progrès qui jamais ne se repose.

Mattawa qui n'était, il y a quelques années, qu'un "poste" de la Compagnie d'Hudson est aujourd'hui une jolie ville de deux milles habitants. Tête de ligne du chemin de colonisation de la région du Témiscamingue, elle est destinée à devenir le grand entrepôt commercial d'un territoire de plus de soixante mille milles carrés d'étendue.

Depuis dix ans, une société de colonisation à la tête de laquelle se trouve un Père oblat, le R. P. Gendreau, a entrepris le peuplement de la région du Témiscamingue. Cette société, à force de luttes et de persévérants efforts, est parvenue à vaincre l'indifférence des uns et l'incrédulité des autres. Aujourd'hui, sur les bords de ce lac dont, entre parenthèse, la superficie dépasse trois cents milles carrés, le long des rivières qui s'y déversent, six cents familles de cultivateurs sont installées. Des paroisses ont été créées et le mouvement colonisateur s'accentue chaque jour. Les terres sont d'une remarquable fertilité et, détail qui étonnera, le climat de cette région est plus tempéré que partout ailleurs dans la province de Québec.

Les communications entre Mattawa et le lac Témiscamingue étaient difficiles. L'Outaouais, qui traverse le lac dans sa longueur, n'est pas navigable sur tout son parcours. Entre celui-ci et Mattawa, de nombreux rapides interceptent la navigation. Il fallait donc, avant de songer à pousser énergiquement l'immigration de ce côté, ouvrir une route. La compagnie n'hésita pas. Il fut décidé que là où la navigation deviendrait impraticable, des tronçons de voie ferrée seraient construits le long de la rivière. On se mit aussitôt à l'œuvre et, depuis deux ans, le chemin est terminé.

Je n'ai pas à m'étendre ici sur la colonisation du Témiscamingue. Le seul fait que le "Canadian Pacific" vient de se rendre acquéreur de la ligne de Mattawa au lac signifie que la compagnie a confiance dans l'avenir du pays. Cette confiance doit amplement suffire à rassurer ceux qui hésiteraient encore à aller tenter la fortune de ce côté.

—Il a neigé toute la nuit. Ce matin le temps est clair. Un beau soleil d'hiver, un peu pâle, s'est levé. La terre est couverte de neige et les arbres, avec leurs branches chargées de givre, donnent au paysage un aspect fantastique.

Trois compartiments d'immigrants sont attachés à notre train. Je les parcours, ils sont pleins : des retardataires sans doute. Hommes, femmes et enfants sont gais. Les lits ont été

repliés, les wagons balayés. Les maris et les jeunes gens fument la pipe du matin tandis que les ménagères préparent sur le poêle de cuisine installé à l'extrémité de chaque compartiment, le café du déjeuner.

J'aborde un grand gaillard à la figure ouverte, occupé dans le moment à donner la becquée sous forme de pain trempé dans du lait à cinq marmots dont l'aîné peut avoir dix ans. C'est un Allemand, il parle quelques mots d'anglais. Il se rend au Manitoba rejoindre un frère, gros fermier là-bas. Je lui montre la neige, il sourit et me dit qu'il en tombe presque autant dans son pays. Il habitait quelque part sur les bords de la Baltique. La glace est tôt brisée entre nous et voilà mon nouvel ami me dévoilant ses projets d'avenir. Il me montre ses cinq enfants : "Ceux-là, monsieur, dit-il, ne seront " pas soldats ; ils pourront, dans le Manitoba, " vivre les uns auprès des autres, sur des terres " à eux et se prêter, toute leur vie, un mutuel appui ! "

Il ne m'appartenait pas de donner à mon interlocuteur une leçon de patriotisme, je le laissai donc me raconter ses misères, ses déboires, là-bas, dans son pauvre village du Brandebourg. Il me parla de la guerre de 1870. Il avait fait la campagne et n'avait conservé de rancune que pour un certain caporal qui lui avait trop fait sentir le poids de sa *caporalité.*

Tandis que l'homme parlait, la femme avait tiré de son panier une bouteille à longue encolure. Le mari la prit et se tournant vers moi : " Vou-" lez-vous, monsieur, boire à la santé de vos frères " d'Alsace ? Si nous rendions cette province à la " France, nous n'aurions plus besoin d'armée et " peut-être ne verrions-nous plus tant d'Alle-" mands hors de leur pays ? " Cet homme avait un noble cœur. Je bus avec cet Allemand du peuple, en route pour l'ouest canadien, à la santé de l'Alsace-Lorraine redevenue française ! Je souhaite tous les bonheurs à cet humble paysan brandebourgeois plus sincère assurément que tous les diplomates de l'Allemagne réunis.

Quelques jeunes anglais, à l'air résolu et comme il faut, voyagent avec moi. Ils se rendent au Nord-Ouest. Les uns y habitent déjà et retournent à leur existence de travail après un court séjour en Angleterre. Les autres vont, pour la première fois, tâter leur énergie et tenter la fortune.

L'un de ces jeunes gens attire mon attention. Il me parait tout frais sorti de chez son tailleur : culottes courtes irréprochables, longs bas bien tirés, veston de velour de la coupe la plus récente ! — Il parle haut, raconte à qui veut l'entendre sa dernière soirée à Londres, et appelle le "porter" "Tom."

Ce jeune homme m'intéresse. Il appartient, sans aucun doute, à cette catégorie de colons

fantaisistes qui s'embarquent pour le Canada comme s'ils partaient pour un voyage de plaisir. Le plus souvent, ces immigrants amateurs appartiennent à d'excellentes familles, ont quelque argent dans leur poche, peu ou pas du tout de cervelle dans la tête, et s'éloignent avec la ferme intention de travailler le moins et de s'amuser le plus possible. Intelligents, le plus souvent, ils ont la tête bourrée de plans à défaut de jugement et comptent bien, en tout cas, ne suivre jamais que leur propre inspiration.

Toute leur expérience tient dans les nombreux "guide books", de toutes couleurs, de toutes dimensions, dont ils ont les poches bourrées et dans le joli crayon d'or à l'aide duquel ils compulsent les profits fantastiques qu'ils ont la certitude de faire sur leur futur établissement.

Suivons l'un de ces jeunes écervelés, peu nous importe sa nationalité. Il arrivera à Winnipeg ou dans une autre ville de l'ouest, s'installera au plus somptueux hôtel de la localité, s'habillera, dès le matin, en "cow boy" de fantaisie, passera de longues heures à la "bar" à raconter, en prenant force "coktails", que la boisson ne l'a jamais terrassé. Il fera d'insensés paris avec des individus dont la profession est de guetter ces sortes d'immigrants, et, finalement, au bout d'un mois, quelquefois de deux, il n'en aura pas plus dans la poche qu'il n'en avait auparavant dans la tête.

Et puis, qu'arrive-t-il ? ou bien ce jeune homme, dégringolant d'échelons en échelons, tombera finalement et pour toujours dans le bourbier d'où l'on ne sort plus ; ou, s'il lui reste quelque sens moral et un tantinet de courage, il devra s'embaucher comme journalier, après avoir vendu sa dernière culotte de chez Poole !

Je viens de soulever le voile sur un triste état de choses, pourquoi ne le déchirerais-je pas tout à fait ?

Le jeune homme dont je viens de parler a-t-il des complices ? Oui — Quels sont-ils ? Ceux là mêmes qui l'ont déterminé, obligé souvent à fuir son pays, sa famille, ses relations, comme s'il eût commis une faute indélébile tandis qu'il n'est le plus souvent coupable que de quelques peccadilles de jeunesse.

Je m'explique.

Il y a quelque vingt ans, en Europe, lorsqu'un jeune homme escomptait trop à la hâte son patrimoine chez un Gobseck quelconque et déposait un peu de cet argent avec une parcelle de son cœur aux genoux d'une grisette également quelconque, on l'envoyait chez un oncle de province " manger du vert " comme on disait. Le jeune viveur réintégrait le domicile paternel au bout de quelques mois et bientôt, dans un solide mariage, oubliait et faisait oublier ses folies de jeunesse.

A un pauvre garçon qu'une passion fatale, que de dangereuses liaisons ont un instant détourné du droit chemin et dont trop souvent un malheureux atavisme excuse en partie les fautes, on dit aujourd'hui : " Tiens, voilà un sac d'ar-
" gent, pars pour l'Australie, pour l'Amérique ;
" va-t'en gagner ton pain, faire fortune !—
" Oublie tous ceux que tu aimais pour aller,
" à ton tour, creuser ton sillon dans la vie au
" milieu de peuples dont tu ne connais ni les
" usages ni les lois et dont l'éducation ne fut
" pas ce qu'a été la tienne ! "

A qui tient-on, généralement, un tel langage ? A quels hommes demande-t-on de déployer l'énergie des caractères les mieux trempés ? précisément à de faibles natures moins perverties qu'indolentes qui n'ont pu, même dans leur milieu, développer les ressources d'intelligence dont la Providence les avait douées !

Voilà un garçon de trente ans, qui n'a pas su se prémunir contre de dangereuses ivresses, à qui l'on dit, du jour au lendemain : " deviens
" colon !—Colon ! c'est-à-dire choisis le métier
" où il te faudra déployer à ses limites extrêmes
" une énergie que tu n'as jamais soupçonnée ! "

Le malheureux part. Il part avec de l'argent ; beaucoup, trop souvent. Sa figure est joyeuse mais son âme est triste. Il débarque au milieu de gens dont les usages l'étonnent. Il perd la

tête, se laisse prendre aux mille embûches qui lui sont tendues. Dénué d'expérience, incapable d'un travail qu'il a toujours ignoré, ahuri par l'activité fébrile qui l'entoure et dont il ne saisit que les petits côtés, il se décourage et ne tarde pas, le plus souvent, à devenir un alcoolique invétéré.

N'accusez pas cet homme, plaignez-le. Il succombe victime inconsciente bien moins de ses fautes que d'une éducation maladroite et d'un usage aussi injuste qu'odieux.

De ces sortes d'immigrants, il n'en faut pas au Canada.

II

Une nature bouleversée ; aussi loin que la vue peut s'étendre, un chaos de rochers de toutes les formes, de toutes les couleurs. Par place, quelques pouces de terre jaunâtre que recouvrent, ça et là, de maigres broussailles et des arbustes étiolés dont une cause inconnue paraît avoir arrêté la croissance. Tels apparaissent au voyageur les environs de Sudbury, hier encore point perdu dans les grandes solitudes du nord et dont le coup de pioche heureux d'un ouvrier a fait la fortune.

Ici, en effet, la Providence, par une de ces fantaisies sublimes que les savants n'explique-

ront jamais, a enfoui au milieu de cette nature d'apparence si inhospitalière d'incalculables trésors.

Les gisements de cuivre et de nikel de Sudbury passent, aux yeux des experts, pour les plus importants du monde.

Sudbury n'est encore qu'une petite ville de quinze cents habitants, située sur la ligne mère du "Canadian Pacific", à quarante milles au nord de la Baie Géorgienne et à quatre cent quarante trois milles de Montréal.

Mais le progrès l'a touchée du doigt et dans dix ans sa population s'élèvera à vingt mille âmes. Elle sera le centre de l'un des districts miniers les plus riches du continent américain. Déjà les terrains prennent à Sudbury une valeur considérable. Dans un rayon de six milles, de chaque côté du chemin de fer, ils sont entre les mains de compagnies anglaises, américaines ou canadiennes. Les "prospecters" à la recherche de nouveaux gisements doivent, aujourd'hui, s'avancer vers le nord. D'ailleurs, en arrière de Sudbury, dans la direction de la baie de James les terrains, au dire des géologues du gouvernement, sont d'une richesse incomparable en minerais de tous genres. Ceux de cuivre, de nikel et de plomb argentifère paraissent toutefois y dominer.

Actuellement cinq mines sont en opération à Sudbury. Trois d'entre elles sont entre les

mains de la " Canadian Copper Company." La " Dominion Mineral Company " en possède une. La maison Viviane, de Swensea, vient, à son tour, d'en ouvrir une cinquième à Murray, sur la ligne même du " Canadian Pacific ". Deux hauts fournaux fonctionnent continuellement et d'autres sont en construction.

J'aurais voulu me procurer quelques chiffres concernant le rendement actuel de ces mines. Les personnes auxquelles je me suis adressé ont poliment décliné de me répondre.

On enveloppe, à Sudbury, les opérations minières d'un grand mystère. Est-ce un bien ? est-ce un mal ?

C'est un bien, sans doute, pour les propriétaires actuels qui n'ont pas, ainsi, à redouter une concurrence étrangère. C'est un mal assurément si l'on se place au seul point de vue des intérêts du pays.

Une réflexion en passant.

Comment se fait-il que les capitaux français ne cherchent pas à s'assurer une part des richesses que l'achèvement du " Canadian Pacific " a mis à la portée de tous ?

Pourquoi l'initiative privée française ne viendrait-elle pas ici lutter, amicalement, sur le terrain économique avec celle des Anglais, des Allemands, voire même des Américains ?

Quels motifs empêchent les membres de notre société française de suivre les exemples que lui

donne l'aristocratie anglaise ?—Notre haute société ne le cède à aucune autre en courage ou en intelligence pratique des affaires ; elle n'est pas riche, voilà son côté faible. Mais cette pauvreté même ne devrait-elle pas pousser ses membres les plus jeunes, les plus entreprenants à venir, de ce côté de l'océan, se consacrer à quelque grande entreprise commerciale, agricole ou industrielle !

Le Canada est ouvert à toutes les énergies. Ici, des hommes de bonne volonté et de moyens modestes peuvent, à l'ombre des lois les plus libérales qui soient au monde, créer à leurs enfants un avenir indépendant et refaire à nouveau le patrimoine, quelque peu ébréché, de leurs ancêtres !

De Sudbury s'élance dans la direction du lac Supérieur un des embranchements les plus importants du " Canadian Pacific ". Cette ligne secondaire relie au système des chemins de fer américains, au Sault Ste-Marie, le " transcontinental " canadien et assure au Dominion, dans un avenir prochain, le contrôle du trafic des Etats américains de l'ouest.

Dans cette colossale entreprise du " Canadian Pacific ", il faut moins admirer la hardiesse des ingénieurs que la sûreté de vue des hommes qui surent, dès son début, asseoir sur de solides bases l'avenir économique de leur œuvre.

Il n'importait pas seulement de construire à travers un pays aux trois quarts désert une voie ferrée de plus de quatre mille kilomètres d'étendue. A coup de millions et de dynamite il était aisé de surmonter les obstacles naturels. La grosse part des difficultés était ailleurs. La ligne achevée, il fallait en alimenter le trafic en attendant que le pays auxquel elle allait donner la vie fut en état de pourvoir seul à son entretien.

Il était indispensable, également, de mettre la jeune entreprise à l'abri de la concurrence américaine, tout en la préparant à lutter avec elle dans un avenir prochain.

Le plus sûr moyen d'atteindre ce double but était de devancer sur son propre terrain la concurrence que l'on redoutait. Le plan était audacieux ; les directeurs du " Canadian Pacific " n'hésitèrent pourtant pas à en poursuivre la réalisation. Le succès le plus complet devait justifier leur hardiesse.

Conjointement avec celle du "transcontinental ", la compagnie entreprit la construction de tout un réseau de lignes secondaires. Ces lignes étaient combinées de telle façon qu'elles devaient être les " feeders " de la ligne mère en même temps que les chemins nouveaux par lesquels allait s'écouler vers le Canada une portion considérable du commerce de l'ouest américain. Tous ces travaux avancèrent si

rapidement que vers le milieu de 1888, la compagnie du "Canadian Pacific", en dehors des 4675 kilomètres de sa ligne mère, possédait déjà 3900 kilomètres de voies secondaires qui pénétraient, de toutes parts, au centre des districts agricoles ou industriels les plus riches des Etats-Unis !—Le bill McKinley devait être la réponse du peuple américain au défi que lui portait sa jeune mais entreprenante voisine du nord.

On a parfois critiqué l'audace de la compagnie du "Canadian Pacific." On l'a même accusée d'avoir appliqué des fonds publics à la réalisation de travaux qui n'étaient pas stipulés dans son contrat primitif. Si l'état présent des affaires de la compagnie ne réduisait pas de lui-même à néant ces accusations, il pourrait être opportun de rappeler ici que dans les derniers mois de 1884, elle avait déjà appliqué trente-sept millions de dollars de son capital action à des travaux non stipulés dans son contrat, mais qu'elle jugeait pourtant indispensables à l'intérêt général de l'entreprise. Je donne ces renseignement à seule fin de faire comprendre combien il y avait de patriotisme chez ces promoteurs du "Canadian Pacific" que l'on a accusés, tour à tour, d'être des accapareurs de fonds publics ou des spéculateurs travaillant au profit des Etats-Unis avec l'argent des contribuables canadiens.

Pendant sept mois de l'année, du commencement de mai aux derniers jours de novembre, le fleuve Saint-Laurent est libre de glaces.

Montréal devient alors le port maritime de l'Amérique du Nord le plus rapproché de l'Angleterre. Par le détroit de Belle-Isle, la distance entre Montréal et Liverpool n'est en effet que de 2660 milles. De Boston, par exemple, à la grande métropole commerciale anglaise on compte 2950 milles, soit 290 milles à l'avantage de Montréal.

Le problème à résoudre pour le "Canadian Pacific" était donc de s'appliquer à détourner, au profit de Montréal, la plus grande somme possible du trafic d'exportation de l'ouest américain.

Pour atteindre cet objectif, la compagnie n'avait qu'à se conformer aux indications de la nature. Celle-ci, en effet, semble avoir établi l'hydrographie générale de l'Amérique du Nord dans le seul but de favoriser les intérêts économiques du Canada. Tandis que la conformation des lacs Supérieur, Huron, Erié et Ontario facilite dans une large mesure le développement des relations commerciales de ce pays avec les Etats-Unis, celle du lac Michigan, au contraire, forme un obstacle naturel que le trafic de l'ouest américain doit contourner pour atteindre les côtes de l'Atlantique. En d'autres termes, le lac Michigan intercepte la ligne droite entre

les grands centres agricoles de l'ouest et l'Atlantique. Cette ligne droite, en revanche, c'est-à-dire le plus court chemin des grands centres de production de l'ouest au port d'embarquement le plus rapproché, passe entre les lacs Michigan et Supérieur pour aboutir à Montréal. C'est cette route dont le " Canadian Pacific " s'est assuré le contrôle en construisant son embranchement du " Soo. " Aujourd'hui, en dépit des efforts des lignes de chemin de fer américaines, une grande partie du trafic de l'ouest prend le chemin de Montréal. Il ne dépend plus maintenant que du gouvernement fédéral et de la ville elle-même que l'antique cité de Maisonneuve devienne ce que la nature a voulu qu'elle fût : la ville maritime la plus importante de l'Amérique du Nord.

Pour résumer en deux lignes la politique économique du " Canadian Pacific " et en faire ressortir toute l'importance pour le Canada, il suffit de remarquer que la compagnie a non seulement le contrôle de la ligne transcontinentale la plus courte de l'Amérique du Nord, mais qu'elle commande virtuellement le trafic d'une autre ligne américaine celle du " Northern Pacific," tout au moins dans la partie ouest de son réseau.

Ces résultats ont été atteints après dix années d'efforts par un peuple d'à peine cinq millions d'habitants !

Je livre ces faits aux réflexions de ceux qui semblent croire que les bords du St-Laurent ne sont peuplés que d'annexionnistes du type Goldwin Smith.

III

Nous longeons, depuis ce matin, le lac Supérieur. Le ciel est bas et couvert. Il neige et les flocons poussés par un violent vent du sud enveloppent notre train d'un blanc tourbillon.

Nous courons à toute vapeur le long d'une rampe escarpée, taillée à coups de dynamite dans les flancs d'une haute muraille de granit.

A droite, à quelque cents pieds de profondeur, on aperçoit, à travers la brume, les vagues du lac. Le vent, qui souffle en tempête, semble les pousser à l'assaut du roc au haut duquel le génie de l'homme a frayé un chemin au progrès et à la civilisation.

Cette scène, à peine entrevue, s'évanouit. La muraille de granit que nous longions s'entrouvre, et le train s'engage à toute vitesse sur un long pont de bois d'une vertigineuse hauteur.

Nous enjambons tout simplement une vallée au fond de laquelle dévalent les eaux tumultueuses d'un torrent.

Par moments, à travers une déchirure de la brume, nous apercevons, au loin, la surface houleuse du lac Supérieur !

Notre course est endiablée. Ici, nous longeons des abîmes ; là, nous les franchissons sur de longs " *tressel bridge* " au-dessous ou non loin desquels, nous devinons, dans le brouillard, les eaux agitées de la baie.

Enfin le train contourne une dernière arète et aussitôt, devant nous, de quelque côté que le regard se porte, se déroulent à perte de vue les flots du lac.

Peu de personnes se doutent de l'étendue du lac Supérieur. Sa superficie pourtant est immense. Le lac a 430 milles de longueur et sa plus grande largeur est de 160 milles. Quant à sa profondeur, la sonde, en plus d'un endroit, n'a pu la rencontrer.

Le temps s'est mis au beau, le vent s'est calmé et c'est debout à l'arrière du train que je me rends compte des difficultés énormes surmontées par les ingénieurs pour construire cette portion du chemin.

Après avoir dépassé Schrieber, un des points divisionnaires de la ligne, la voie s'engage dans une sorte de couloir pratiqué à coups de dynamite dans un massif énorme de granit rouge. A droite et à gauche, deux murailles de rochers s'élèvent à pic. Elles ont, parfois, de cent à cent cinquante pieds de hauteur. Nous par-

courons ainsi plus de trente milles n'apercevant que par hasard, brusquement, de ci, de là, les eaux du lac.

Le directeur en chef des travaux sur cette portion de la ligne s'appelait Mr. Ross.

A la tête d'une véritable armée d'ouvriers, 6000 environ, M. Ross se mit à l'œuvre dans les premiers jours de novembre 1884.

Ingénieurs et ouvriers couchaient sous la tente ayant, parfois, à supporter des froids de 40 degrés Fahrenheit au-dessous de zéro !

La neige tombait en abondance. C'étaient, en certains jours, des amoncellements de plus de dix pieds sur les travaux.

En dépit, pourtant, de ce froid terrible et des tempêtes de neige que le voisinage du lac Supérieur rendait plus violentes, ingénieurs et ouvriers firent des prodiges. Les travaux avançaient avec une rapidité merveilleuse.

Le 2 février 1885, par un froid si intense que les thermomètres à mercure ne fonctionnaient plus, les ouvriers posèrent douze cents pieds de rails !

Le 30 avril 1885, après cinq mois de travaux, 250 milles du chemin étaient achevés !

Ces chiffres me dispensent de tout commentaire !

Port Arthur est une jolie petite ville située sur la rive occidentale du lac Supérieur. Elle

s'élève en amphithéâtre sur le flanc d'une colline boisée et domine la baie du Tonnerre.

La ville date de 1875, quoique, de fait, elle n'ait été incorporée qu'en 1884.

Auparavant, l'emplacement où elle s'élève aujourd'hui n'était guère visité que par les Indiens et quelques mineurs en quête de filons d'or ou de minerai d'argent.

Le port est bien protégé des vents du Sud par les hauteurs du Pic, de Welcome, de Thunder Cape et par l'île Royale dont on peut apercevoir, à une dizaine de milles au large, les hautes falaises.

Le mouvement commercial est considérable. Port-Arthur est, en effet, la tête de ligne de la navigation intérieure du Canada. Une cinquantaine de steamers, en dehors des superbes paquebots du "Canadian Pacific Railway", mettent la ville en communication régulière avec Owen-Sund, Collingwood, Sarnia, Duluth, Chicago et tous les grands centres maritimes américains situés sur les lacs.

La compagnie du "Canadian Pacific" a établi, en 1882, un service de bateaux à vapeur entre Owen Sund sur le lac Huron et Port Arthur. Cette ligne était destinée à mettre en communication directe les provinces canadiennes de l'est avec l'ouest du Dominion en attendant l'achèvement de la voie ferrée que l'on construisait au nord du Lac Supérieur. La

traversée, sur ces superbes bateaux, est de deux jours. Elle offre toutes les péripéties d'un voyage sur mer sans compter que les points de vue qui se déroulent aux yeux des touristes sur tout le parcours de la baie Géorgienne et aux approches du Sault Ste-Marie sont tout simplement féériques.

D'ailleurs, l'aménagement de ces batiments ne le cède en rien comme luxe et comme confort aux steamers transatlantiques les plus réputés. Ils jaugent 2500 tonneaux, sont construits en acier et sont d'excellents marcheurs. La cuisine du bord est bonne, le service bien fait et les officiers sont des marins habitués à toutes les surprises des lacs.

Ce terme de "marin" pourra surprendre quelques lecteurs : marins d'eau douce, dira-t-on ! Marins d'eau douce, certes, mais marins malgré tout et marins héroïques souvent.

On ignore assez généralement que la navigation des lacs de l'Amérique de Nord est une des plus dangereuses qui soient et que les tempêtes qui s'élèvent sur ces immenses étendues d'eau de plus de 100,000 milles carrés, ont une violence qu'égale seule celle des ouragans qui sévissent, parfois, sur la Manche.

Aujourd'hui que la route au nord du Lac Supérieur est ouverte, l'utilité des steamers du "Canadian Pacific" n'est plus aussi immédiate.

Pourtant, demain, leur rôle pourrait devenir prépondérant dans l'éventualité de complications avec les Etats-Unis. Ils seraient aisément convertis en croiseurs rapides dont le rôle serait de protéger la côte nord du Lac Supérieur contre un coup de main des Américains. Ils formeraient, dans tous les cas, le noyau de la flotte que l'Angleterre devrait, à la hâte, concentrer sur les lacs pour protéger la portion la plus vulnérable de la grande artère stratégique du Dominion et de l'Empire.

La prospérité de Port Arthur n'est pas seulement due à la position privilégiée que la ville occupe sur les lacs ; elle a une autre origine.

Le district dont cette ville forme le centre abonde en dépôts de minerai argentifère. Plusieurs mines sont en pleine opération aux alentours de la ville et, chaque année, de nouveaux gisements sont découverts. Ces mines, qui ne sont en opération que depuis peu d'années, ont déjà fait la fortune de plusieurs propriétaires. Le montant des droits payés à l'exportation sur les minerais d'argent s'est élevé, en 1890, à plus de 1,500,000 francs.

Mais voilà que l'étoile de Port Arthur comme ville menace d'être éclipsée par celle d'une cité rivale qui progresse rapidement à quelques milles au sud, sur les bords de la Kaministiquia.

C'est sur les bords de cette rivière qu'en 1870, le général Wolsely, lors de sa campagne contre

les métis du Nord-Ouest, avait établi son centre de ravitaillements.

C'est sur ce même emplacement que s'élève aujourd'hui la ville de Fort William, vieille de deux années à peine et déjà à la tête d'une population d'au delà de trois mille âmes.

Fort William est le terminus, sur les lacs, de la division ouest de la ligne du " Canadian Pacific ". La ville tire son importance des élévateurs immenses que la compagnie y a construits et qui peuvent contenir plus de trois millions de minots (1) de blé !—Fort William est destiné à devenir, dans un avenir prochain, le grand entrepôt du commerce de grain de l'ouest canadien.

Sur ces rives du lac Supérieur où la civilisation vient à peine de pénétrer, l'électricité, sous toutes ses formes, a déjà fait son apparition. Le téléphone fonctionne partout et les deux villes seront, d'ici à quelques mois, mises en communication par un service de tramways électriques.

De Fort William à Winnipeg, la nature est morose. Singulière expression, dira-t-on ; je n'en trouve pas qui traduise mieux ma pensée. C'est à la clarté de la lune que j'entrevois des paysages aussi désolés que ceux des environs de Sudbury. Ici comme là bas pourtant,

---

(1) Le minot de blé pèse 60 livres anglaises.

cette laideur de la nature paraît n'avoir été exagérée qu'afin de mieux dissimuler aux yeux les incalculables richesses que renferme le sous sol. Les explorateurs envoyés par le gouvernement fédéral pour reconnaître le pays, ont constaté, sur toute l'étendue du territoire, l'existence de gisements aurifères et argentifères d'une grande valeur. Chaque jour quelque mine nouvelle est mise en exploitation et, à la suite des mineurs, le progrès pénètre de toutes parts dans ce pays, hier encore sauvage et désolé.

Mais ce n'est ni la question de l'or, ni celle de l'argent qui m'occupe en ce moment.

La dernière récolte du Manitoba est en "mouvement" vers l'est et c'est ce "mouvement" qui attire toute mon attention. A chaque halte de quelque importance de longues files de wagons attendent le passage de notre train pour se mettre, de nouveau, en marche vers Fort William. Le défilé de ces trains chargés de grain est incessant. J'en compte vingt-deux, à vingt wagons chacun, de Fort William à Rat Portage sur une distance de 298 milles.

Vingt millions de minots de blé sortiront, cette année, du Manitoba. Supposons, pour un moment, que cette immense quantité de blé prenne, toute entière, le chemin du "Canadian Pacific" et calculons le nombre de wagons et le temps qu'il faudrait à la compagnie pour s'acquitter de cette tâche.

Le lecteur se fera âinsi une idée anticipée des ressources de cette province du Manitoba dont nous nous approchons rapidement.

Un "*grain train*" est, en général, composé de vingt wagons. Chacun de ces wagons a une capacité de 20000 livres. En supposant donc que chacun d'eux ait reçu sa pleine charge, chaque convoi transporterait 400000 lbs. de grain, soit 6666 minots, le minot pesant 60 lbs. Pour transporter un million de ces minots, il faudrait donc employer 160 trains et pour vingt millions 3000 convois. Or en accordant six mois à la compagnie pour évacuer toute la récolte, il serait nécessaire que celle-ci, pour être d'accord avec son contrat, fit partir, chaque jour, de Winnipeg, et cela pendant 180 jours, seize trains à destination de Fort William, soit un train toutes les heures et demie ! Il est facile, d'autre part, de constater que cette récolte du Manitoba aurait rempli 60000 wagons !

Puis-je ne pas rappeler ici que le pays qui produit une récolte si abondante était à peine exploré il y a douze ans, que le vingtième de son territoire seulement est actuellement en culture et qu'il y a encore place, dans ses frontières, pour plus de deux millions de cultivateurs !

Rat-Portage, sur le lac des Bois, m'apparaît comme une oasis dans le désert, s'il est permis de parler d'oasis par un froid de 34 degrés Fahrenheit au-dessous de zéro !

C'est qu'en effet la transition entre les sombres paysages entrevus depuis Fort William et celui que j'ai sous les yeux en arrivant à Rat Portage me fait éprouver les sensations déjà ressenties au désert à la vue des palmiers se montrant après une longue marche à travers la mer de sable.

Il est sept heures du matin, le soleil rayonne de tout son éclat et inonde de lumière le lac, ses ilots boisés et la nature environnante. Le ciel est parfaitement bleu, sans une tache grise apparente aussi loin que peut s'étendre le regard. Le sol, la toiture des maisons, les arbres sont recouverts d'une légère couche de neige. La ville est encore endormie. Les colonnes de fumée qui s'élèvent, droites, vers le ciel, indiquent que, déjà, les ménagères sont à l'ouvrage.

Pas un bruit autour de nous ; seuls, les halètements saccadés de la machine troublent le silence universel.

Nous stoppons quelques minutes. Je descends du train. La mince couche de neige craque sous mes pas avec un crépitement particulier que je n'ai jamais perçu ailleurs que dans l'ouest.

Pas une ride de vent n'agite l'atmosphère, aussi je ne me ressens pas des 32 degrés au dessous de zéro.

Bientôt, pourtant, j'éprouve cette sensation particulière, bien connue de tous ceux qui ont

passé un hiver dans le Manitoba. Sensation de bien-être physique et moral que je ne saurais décrire. Il me semble qu'un poids se détache de mes épaules ; je me sens plus allègre. Tout est bleu au dehors comme au dedans de moi ; bleu comme le beau ciel au dessus de ma tête.

C'est que le froid du Manitoba exerce une action particulière et bienfaisante sur l'organisme humain. Il est sec, pétillant et s'infiltre dans le sang par tous les pores de la peau. Il semble y infuser un fluide qui en décuple la vigueur.

Le froid, dans les provinces de l'est, engourdit ; il est saturé d'humidité ; il provoque les rhumatismes ; celui du Manitoba les guérit.

Rat-Portage fait aujourd'hui partie de la province d'Ontario. Une commission d'arbitrage en a décidé ainsi en dépit du mécontentement de la province de Manitoba.

La lutte entre les deux provinces dura longtemps ; elle fut épique et poussée à l'extrême comme c'est généralement la coutume dans tout pays nouveau. Un instant, la crise devint critique. Chaque province voulut nommer à Rat-Portage ses magistrats. Il y avait double emploi pour toutes les charges. Il en résulta qu'il n'y eut bientôt plus ni police, ni justice. Cet état d'anarchie ne fut pas de longue durée. Le calme se rétablit et Rat-Portage, aujourd'hui, oubliant ses querelles intestines d'antan, s'a-

vance rapidement sur le chemin du progrès et partant de la prospérité.

Il y a cinq ans, la ville actuelle n'était qu'un village. La population dépasse aujourd'hui trois mille âmes. De nombreux moulins à scie, des moulins à farine, des établissements de pêche s'élèvent sur les bords du lac ainsi quà' Keewatin qui se trouve à une distance de dix-sept milles.

De nombreux gisements aurifères ont été découverts aux environs de la ville ; ils commencent à être exploités. Des hauts fourneaux sont en construction.

L'été, une ligne de steamers met en communication Rat Portage avec les villes américaines de la frontière.

En quittant Rat Portage, le paysage se transforme. Les bouquets d'arbres deviennent de plus en plus clairsemés ; le terrain s'ondule ; les ondulations diminuent graduellement et enfin, à la station de Beauséjour, la prairie apparaît.

Nous ne la quitterons plus qu'à 900 milles d'ici, au pied des Montagnes Rocheuses.

Bientôt, dans le lointain, de nombreux clochers d'églises, des cheminées d'usines se dessinent vaguement sur le fond bleuâtre de l'horizon. Nous approchons de Winnipeg, la " reine des prairies " de l'ouest canadien. Nous sommes, à 1424 milles de Montréal et à 1482 milles de la côte du Pacifique.

LE MANITOBA

I

Winnipeg est la capitale de la province du Manitoba. La "reine des prairies" compte à peine vingt années d'existence et pourtant elle peut s'enorgueillir d'être l'aïeule de toutes les jeunes villes de l'ouest.

Modeste village, demi indien, demi métis, en 1870, la ville comptait, en 1881, 7,985 habitants. Le dernier recensement de 1891 lui donne une population de 25,642 âmes ; soit une augmentation de 221 pour cent en dix ans ! Ces chiffres se passent de commentaires. Ils indiquent, d'eux-mêmes, la prospérité de Winnipeg et l'avenir qui lui est réservé.

En dépit de cette prospérité, pourtant, l'histoire de la capitale du Manitoba peut servir de leçon à ceux auxquels la vue des richesses que le pays tient en réserve ferait perdre la tête.

Cette prospérité, en effet, pour avoir été escomptée trop à la hâte, manqua, il y a une dizaine d'années, de dégénérer, pour la ville naissante, en une ruine complète et irrémédiable.

C'était en 1882, la compagnie du " Canadian Pacific " avait établi sur les bords de la rivière Rouge, le quartier général de ses opérations dans l'ouest. Déjà Winnipeg était en communication directe avec l'est de la Puissance et la voie ferrée s'avançait rapidement vers les Montagnes Rocheuses. L'immigration prenait des proportions considérables. L'avenir s'annonçait brillant. Le moment parut opportun à la spéculation d'entrer en scène.

Winnipeg, du jour au lendemain, devint le rendez-vous général des "*boomers*" des deux mondes.

En quelques mois, la population de la ville doubla. Les maisons n'étant pas en nombre suffisant pour loger les nouveaux venus, des tentes furent dressées dans les rues, aux alentours de la " cité ", dans les jardins, partout.

Un vent de folie (la pire de toutes les folies, celle de l'or) passa sur la jeune ville. Quelques coups de marteaux retentissants des "encanteurs" de terrain, suffirent pour faire tourner toutes les têtes. La "reine des prairies" allait inaugurer son règne par un "*boom*" prodigieux qu'un "*krack*" non moins désastreux devait suivre à courte échéance.

Les débuts de la crise furent calmes. Chacun sondait ses forces. Les vendeurs de propriétés étaient encore timides, les acheteurs prudents. Timidité et prudence s'évanouirent bientôt. Peu à peu, le menu fretin de la spéculation s'agita au bruit de quelques gros coups habilement frappés par ses pontifes. La fièvre de l'agio se développait lentement. Tout-à-coup, elle éclata dans toute sa force et enveloppa dans son accès toute la population de la ville, voire même une portion considérable de celle du " Dominion ".

Du jour au lendemain, le prix de la propriété atteignit des proportions fabuleuses. Tel " lot " de terrain, vendu le matin mille dollars, se revendait, à midi, pour cinq mille et le soir pour dix mille.

Une foule agitée, délirante, se bousculait, jour et nuit, dans les rues. Les affaires ne chômaient plus. On les entamait en plein soleil et elles se terminaient à la lueur des lampes, sur des tables surchargées de bouteilles de champagne.

Les murs des maisons étaient couverts d'affiches énormes sur lesquelles, en grosses lettres, étaient indiqués les numéros des emplacements à vendre.

Aux coins de chaque carrefour des " encanteurs " vociféraient à une foule haletante des chiffres insensés.

Des fortunes, en une journée, s'accumulaient, qu'une seule heure de " guigne " réduisait à néant.

Les employés du télégraphe étaient sur les dents. De partout, des ordres arrivaient, de vente ou d'achat. De Londres, de New-York, de Paris même, les dépêches se succédaient sans interruption. Chacun voulait posséder un " lot " dans cette ville de Winnipeg qui, disait-on, devait, en quelques mois, laisser bien loin derrière elle Chicago !

Ce délire de convoitises folles dura quelques semaines. Le réveil fut brutal.

Un beau jour, comme par enchantement, d'alarmantes nouvelles se répandirent, semées, peut-être, par quelque spéculateur assouvi, pressé de se retirer. La fièvre tomba brusquement et chacun fit ses comptes. Les résultats furent désastreux.

Les premières spéculations avaient englouti tout l'argent liquide. Depuis longtemps, les affaires ne se faisaient plus que sur parole, crédit ou papier. Lorsque l'heure du règlement sonna, l'argent fit défaut. Il arriva, ainsi, qu'au lendemain du "*krack*", telle propriété qui était cotée cent mille dollars la veille, valait a peine quelques milliers de piastres.

Les conséquences de ce " boom " furent ruineuses non-seulement pour ceux qui s'y étaient laissés prendre, mais pour la ville elle-même.

Cette crise faillit compromettre pour de longues années la marche des affaires et déprima singulièrement la valeur des propriétés aux environs de Winnipeg.

Pourtant l'énergie des hommes d'affaires eut raison de tous les embarras. Le découragement est une faiblesse que bien peu connaissent dans l'ouest. Dix années de progrès, d'intelligents et sages efforts ont effacé la triste page d'histoire que je viens de rappeler.

Cette page, pourtant, a eu son bon côté, en ce qu'elle a servi de leçon aux jeunes villes de l'ouest. Nulle part, en effet, je n'ai eu à constater les effets désastreux de la spéculation. Le "*boom*" de Winnipeg a été un avertissement salutaire pour tout le Nord-Ouest.

Winnipeg est aujourd'hui une grande ville dans toute l'acception du mot. Elle est bâtie au confluent de la rivière Rouge et de l'Assiniboine. Ces deux cours d'eau sont navigables et forment des artères commerciales intérieures de premier ordre.

La rivière Rouge, en particulier, qui traverse sur son parcours plus de trois cents milles de territoire américain et se jette dans le lac Winnipeg, commande toute la navigation intérieure du Nord-Ouest. Dans le lac Winnipeg, en effet, se jette également la rivière Saskatchewan, navigable à plus de quatre cents milles de son embouchure et dont les deux branches coulent

à travers les plus fertiles territoires du Nord-Ouest.

En 1881, la valeur de la propriété foncière était estimée, à Winnipeg, à *neuf millions* de dollars en chiffres ronds. Cette valeur atteignait, en 1890, près de *dix-neuf millions !*

La ville est belle et fort bien située. Elle est bâtie sur le plan américain. Les rues sont d'une largeur démesurée. Elle se coupent toutes à angles droits. Au-dessus des maisons, le long de leurs façades, en travers des rues, s'entrecroisent des milliers de fils télégraphiques et téléphoniques qui sont un indice du mouvement des affaires. Les édifices publics sont en pierre de taille ou en briques. Partout, l'architecture anglaise domine. Certains "*blocs*" ont des apparences de forteresses du moyen âge avec leurs portes basses, leurs tourelles et leurs simili donjons au-dessus desquels se déploie l'étendard britannique ou le pavillon canadien. Le goût de ces édifices est douteux, parfois, mais leur solidité est à toute épreuve, ce sont des "*substantial buildings;*" n'est-ce pas là tout ce qu'il faut ?

Winnipeg est le grand centre de distribution de tout l'ouest. Ses ramifications commerciales s'étendent du lac Supérieur, aux rives de l'océan Pacifique et jusque sur les bords de la mer Glaciale. La ville est en communication directe, par voies ferrées, avec tous les grands centres américains.

Les hommes d'affaires de Winnipeg sont entreprenants, pleins de "*pushing*." Leur confiance justifiée dans l'avenir de la ville, leur ardeur au travail jointe à leur perpétuelle bonne humeur sont les plus sûres garanties du succès de leurs efforts.

J'ai été, plus qu'ailleurs, frappé à Winnipeg, de l'esprit de solidarité qui anime la population. A l'exception du monde politique, divisé ici comme partout, chacun, tout en travaillant pour soi, prend volontiers sa part d'action dans toutes les entreprises qui ont pour but de développer la prospérité publique.

Personne, ici, ne se désintéresse des intérêts généraux du pays. Il n'est pas de jour où les citoyens influents ne se réunissent pour discuter une question qui se rapporte au "*welfare*" de la communauté. Ces discussions sont chaudes parfois, mais cette chaleur même est une manifestation d'énergie qui n'est pas sans produire de bons effets.

Lors de mon passage à Winnipeg, la question à l'ordre du jour était celle de la construction d'un nouveau chemin de fer : celui de la baie d'Hudson. Ce projet consiste à relier le réseau ferré du Manitoba aux eaux de la baie par une ligne qui piquerait droit vers le nord passerait entre les lacs Winnipeg et Manitoba, et, suivant les cours des rivières Nelson et Churchill, irait aboutir à l'embouchure de celle-ci.

Cette ligne raccourcirait, au dire de ses promoteurs, de plusieurs centaines de milles, la distance de Winnipeg à Liverpool.

De fort Churchill, un des plus anciens "postes" à fourrures de l'ouest, des bâtiments transporteraient les marchandises en Angleterre en passant par le détroit d'Hudson.

Ce projet n'a rien de nouveau en lui-même. C'est par cette route qu'anciennement la puissante compagnie d'Hudson faisait passer tout son commerce. C'est par ce chemin, également, que les colons de Lord Selkirk pénétrèrent dans le Manitoba, en 1812.

La baie d'Hudson est ouverte à la navigation presque en tout-temps, seul, le détroit est fermé par les glaces pendant six à sept mois chaque année.

La construction de cette voie ferrée intéresse au plus haut point la population du Manitoba. Elle fonde sur cette ligne de grandes espérances. Ces espérances sont fort respectables, elles s'appuient, d'ailleurs, sur des chiffres qui ont leur valeur.

Il est permis, pourtant, de mettre en doute l'opportunité d'une entreprise aussi considérable, pour le moment du moins.

Cette entreprise, déjà en voie d'exécution et largement subventionnée par le gouvernement local, constitue une charge nouvelle pour la province au moment où tous les efforts de ses

hommes publics devraient tendre à parachever l'œuvre de la colonisation du pays tout en y développant, dans la plus large mesure, les industries locales.

Les promoteurs du projet, dont l'énergie est au-dessus de tout éloge, affirment que l'avenir de la province est étroitement lié à celui de leur chemin de fer. Ils prédisent que celui-ci, une fois en opération, déterminera une révolution dans le commerce de l'ouest américain. Ils escomptent d'avance le jour où tout le grain des États du nord de la république voisine, abandonnera le chemin de l'Atlantique, pour se diriger, en passant par Winnipeg, vers les rives de la baie d'Hudson.

Ces prophéties sont attrayantes en théorie, il reste à savoir ce qu'elles deviendraient dans la pratique.

Il est un point acquis dès aujourd'hui, c'est qu'en supposant la ligne projetée construite, elle ne sera utilisable pour le commerce d'exportation que pendant quatre à cinq mois de l'année, c'est-à-dire tant que le détroit d'Hudson restera ouvert à la navigation. Pendant sept mois, elle ne sera plus qu'une ligne d'intérêt local traversant d'immenses solitudes, colonisables, je le veux bien, mais qui ne le deviendront que lorsque les fertiles plaines du nord-ouest auront elles-mêmes un surcroît de population.

Le Manitoba possède un réseau de voies ferrées en rapport avec les besoins actuels de la province. Ne serait-il pas plus prudent, dès lors, de s'en tenir, pour le moment, à ce réseau et d'affecter au développement de l'industrie et de l'agriculture les sommes énormes que l'on se propose, sous forme de subventions, d'engloutir dans de nouvelles compagnies de chemin de fer ?

Chaque année, la population augmente rapidement au Manitoba, l'immigration devient de plus en plus nombreuse. Ne serait-il pas temps que le gouvernement de cette province songeât à diminuer le prix de la vie en favorisant la création d'industries nouvelles ?—L'agriculture fait de rapides progrès ; chaque jour la position des colons s'améliore. Pourtant, il faut que ces colons dépensent des sommes importantes pour se fournir d'instruments aratoires, par exemple, fabriqués jusqu'ici aux Etats-Unis ou dans l'Ontario. Ces instruments, manufacturés dans les limites de la province, reviendraient à meilleur marché et augmenteraient ainsi d'autant, les profits du cultivateur.

On se plaint généralement à Winnipeg de la rareté des capitaux. Un commerçant me disait : " Notre province est jeune et partant, tout y est " à créer. Mille entreprises pourraient être dé" veloppées ici, mais nous manquons de capital " étranger. Les ressources industrielles de notre

" province n'ont pas été suffisamment mises en " lumière. La merveilleuse richesse de nos terres " a attiré l'attention au détriment des forêts que " nous possédons dans le nord et de nos nom- " breux pouvoirs d'eau. Le capital anglais, fran- " çais, allemand, se concentre aux Etats-Unis " tandis que, placé chez nous, il donnerait des " dividendes pour le moins aussi rémunérateurs. " C'est à notre gouvernement qu'il appartient de " remédier à cet état de choses. Son premier " devoir devrait être de faire pour l'industrie ce " qu'il n'a pas hésité à faire pour le développe- " ment de nos voies ferrés. Qu'il offre aux in- " dustriels des "*bonus*" suffisants pour rému- " nérer leurs premiers efforts et vous verrez, " demain, des fabriques s'élever sur tous les " points du pays. Le gouvernement qui aura " réussi à établir au milieu de nos populations " des manufactures de drap, de souliers, de cha- " peaux, d'instruments agricoles, des moulins à " papier, des tanneries, celui, en un mot, qui, en " favorisant les industries locales, travaillera " pour le compte du consommateur aura plus fait " pour assurer la richesse publique que celui qui " nous aura donné le chemin de fer de la baie " d'Hudson."

Ce commerçant avait raison. Il ne suffit pas seulement que le cultivateur s'enrichisse sur ces plaines fertiles du Manitoba, il faut également que son argent demeure dans les limites

de la province et que celle-ci en bénéficie. Je souhaite ardemment au beau pays que je viens présenter au lecteur et à son énergique population que le gouvernement local partage cette opinion.

Sur la rive droite de la rivière Rouge, en face de Winnipeg, s'élève la petite ville de St-Boniface. Le clocher de sa cathédrale est le point de ralliement de tous les colons Canadiens-Français disséminés dans l'ouest. La ville est bâtie sur l'emplacement de l'ancienne mission catholique de la rivière Rouge. Elle a conservé de ses origines un cachet de paix et de tranquillité qui repose de l'agitation enfiévrée de Winnipeg.

St-Boniface est le siège archiépiscopal du Nord-Ouest. Depuis nombre d'années, un prélat illustre, Monseigneur Taché, l'occupe. Autour de leur saint pasteur sont groupés plusieurs milliers de Canadiens-Français qui portent haut, dans cette portion du Dominion, le drapeau de leur nationalité.

Monseigneur Taché, qui entre dans sa soixante et onzième année, fut élevé à la dignité épiscopale à l'âge de vingt six ans. Depuis 1845, il a consacré sa vie à l'évangélisation des Indiens et des Métis. Son nom est connu, vénéré et béni dans toute la Puissance. Son œuvre est immense et ses résultats survivront à son auteur. Il a été, tout à la fois, l'apôtre, le civilisateur et, plus d'une fois, le pacificateur de l'im-

mense région dont il est l'un des plus illustres chefs spirituels. Prêtre éclairé et doux, missionnaire zélé, administrateur de talent, Monseigneur Taché est l'âme de ces vastes territoires dont son arrière grand oncle La Verendrye fut le découvreur. Sous sa sainte et paternelle direction, toute une courageuse phalange d'humbles serviteurs de Dieu parcourent incessamment les solitudes de l'ouest. Ici, arrachant à l'erreur ou à l'idolâtrie des âmes, là, relevant par une bonne parole les volontés défaillantes.

Ma visite à St-Boniface avait un objet. Je voulais m'enquérir de la situation faite aux Canadiens-Français par la mise en vigueur des nouvelles lois sur l'éducation.

On sait, en effet, que dans un but assez inexplicable, si l'on veut faire abstraction du fanatisme toujours en éveil dans un pays jeune et habité par deux races de croyances différentes, le gouvernement provincial a aboli les écoles séparées pour les remplacer par des écoles publiques.

Je résumerai ici les opinions diverses qu'il m'a été donné de recueillir au cours de ma visite.

En premier lieu, l'attitude du gouvernement provincial a froissé la population Canadienne-Française dans sa fierté, dans ses convictions religieuses et dans son loyalisme bien connu envers les institutions anglaises.

Pourtant, le premier mouvement de stupeur passé, les colons canadiens ont eu l'intuition des nouveaux devoirs qui s'imposaient à eux. Ils ont vu toute la gravité de la situation et compris que de la décision qu'ils prendraient allait dépendre le sort de leur nationalité dans l'ouest. Aussi, avec une unanimité au-dessus de tout éloge, ont-ils stipulé qu'ils paieraient les nouvelles taxes qui leur étaient imposées pour l'entretien des écoles publiques mais qu'en attendant une solution plus équitable ils maintiendraient à leurs frais et dépens leurs écoles catholiques. Fait remarquable, pas *une* voix dissidente ne s'est élevée pour protester contre ce tribut payé à la religion et à la dignité nationale outragées.

En dépit des vexations dont elle est la victime, vexations poussées, dans le cas présent, jusqu'à l'arbitraire, la population Canadienne-Française se développe au Manitoba. Ce progrès n'est peut-être pas aussi rapide que l'exigerait la protection immédiate de la race et de la religion, mais, en somme, depuis dix ans, il y a un accroissement constant dans le chiffre des nouveaux arrivants. Les vieux groupes, les anciennes paroisses, se sont fortifiés au point de défier maintenant tous les efforts que l'on tenterait pour les noyer. De nouvelles paroisses ont été créées, occupant de nouveaux espaces au milieu même de la population

anglaise et formant jalons sur des lignes bien déterminées.

L'histoire de la race Canadienne-Française en main, il est permis de prévoir que, dans un avenir prochain les Canadiens-Français auront fait tache d'huile dans l'ouest et cela par le seul accroissement des familles actuellement fixées au sol.

Les chefs les plus autorisés de la colonisation française dans l'ouest sont tellement pénétrés de cette idée que, selon eux, ceux qui dirigent l'émigration canadienne de ce côté devraient constamment tendre à créer des groupes nouveaux en laissant à ceux qui existent déja le soin de se développer d'eux-mêmes.

Une parole, entre toutes celles que j'ai entendues, m'a particulièrement frappé. Elle exprime trop bien la pensée qui domine toutes les préoccupations des Français de l'ouest pour que je ne la reproduise pas ici.

" Il y aurait un moyen bien simple pour
" nous, me disait un des Canadiens les plus en
" vue de St-Boniface, de créer rapidement des
" paroisses nouvelles et de conquérir ici la part
" du sol qui nous revient de droit.

" Que l'on échelonne dix, vingt prêtres, seuls,
" sur la prairie nue, et sur des emplacements
" fixés d'avance. Qu'on leur assure la subsis-
" tance pendant deux ans ; je garantis qu'à la

" troisième année, là où il n'y avait *rien*, des
" paroisses se seront fondées, possédant en elles-
" mêmes assez d'éléments de cohésion pour
" défier toute hostilité.

" Mais ajoutait mon interlocuteur, où est
" l'esprit d'initiative, d'abnégation et de sacrifice
" nécessaire à la réalisation d'un tel plan ? —
" De nos jours, alors que partout, dans toutes les
" classes de la société, l'intérêt individuel prime
" seul, l'homme qui émettrait de pareilles idées
" passerait pour un fou ou un mystique. Et
" pourtant, l'histoire de la colonisation de la
" Nouvelle France n'est-elle pas là pour nous
" apprendre que c'est en adoptant ces principes
" que nos pères se taillèrent une patrie dans
" l'Amérique du Nord et y assurèrent la perpé-
" tuité de notre nationalité."

Un autre Canadien-Français, parlant des rapports actuels de ses compatriotes avec l'élément Anglais de la population me disait : " Les
" évènements récents ont provoqué un grand
" malaise dans nos rapports avec nos concitoyens
" d'origine anglaise. L'attitude provocatrice de
" la majorité a donné naissance, chez nous, à
" une réaction qui se traduit par un sentiment
" de défiance vis-à-vis de ceux qui nous persé-
" cutent. Cependant, l'élément Canadien-Fran-
" çais se mêlait volontiers, très volontiers même,
" à l'élément Anglais. C'était presqu'un mot
" d'ordre courant parmi nous de ne point s'abs-

" tenir, de ne point négliger une seule occasion
" de se mêler aux fêtes et aux entreprises pu-
" bliques, sans tenir compte de l'origine de leurs
" promoteurs.

" La constitution de notre Université en est
" une preuve. Le collège de St-Boniface (catho-
" lique romain) a consenti, en effet, à prendre
" sa place à côté des collèges protestants (angli-
" cans, presbytériens etc., etc.,) de Winnipeg.
" En plus d'une occasion, nous avons fait des
" concessions à seule fin de concilier les esprits.
" Nous avons le regret de constater aujourd'hui
" que l'on n'a tenu aucun compte de nos dispo-
" sitions.

" Je veux bien reconnaître que, parfois, nous
" sommes indiscrets dans la manifestation de
" nos sentiments patriotiques. Mais, d'autre
" part, les Anglais ne nous relèguent-ils pas trop
" souvent en dehors des mouvements où nous
" pourrions, où nous voudrions entrer, où nous
" serions utiles ?

" On nous accuse de sentimentalisme ! qui
" de nous, Canadiens-Français ou Anglais, en
" sommes les plus capables ? Nous apprenons
" leur langue, ils ne veulent pas apprendre la
" nôtre ; nous acceptons leur coopération dans
" la direction des affaires des municipalités là
" ou ils sont en minorité ; quand nous ont-ils
" donné un semblable exemple ? S'occupent-ils
" d'avoir dans leurs institutions des employés

" parlant la langue française? non. En politique,
" enfin, nous n'exigons jamais toute la part à
" laquelle nous avons droit, aussi prennent-ils
" celle du lion se figurant aisément qu'ils y ont
" droit. L'Anglais, voyez-vous, en dépit de ses
" qualités que nous ne cherchons aucunement à
" lui contester est convaincu que Dieu à créé le
" "*Briton*" d'abord et l'homme ensuite !"

En somme, la crise que traverse, en ce moment, la population française dans l'ouest, se déroule toute entière sur le terrain religieux et national.

Qu'aujourd'hui, les Canadiens-Français se soumettent à la loi nouvelle sur l'éducation que l'on veut leur imposer et, demain, ce sera à leur langue que l'on viendra s'attaquer. Le moins qu'ils puissent faire c'est de protester hautement contre toute empiètement sur leurs libertés. Agir autrement serait pour eux le symptôme d'une déchéance dont leurs descendants auraient le droit de rougir.

Dans l'état actuel des choses, c'est aux classes dirigeantes qu'il appartient de ne pas laisser s'obcurcir chez le peuple le sentiment de sa propre dignité et de ses devoirs.

Les couches inférieures de la nation perdraient rapidement le souvenir de leur origine et de l'héroïque persévérance de leurs ancêtres si on ne les leur rappelait de temps à autre.

Les Canadiens-Français de l'ouest sortiront vainqueurs de la lutte actuelle parce qu'ils ont eu la sagesse de se circonscrire, pour défendre leurs droits méconnus, sur le terrain légal.

Un second point plaide en leur faveur dont la constatation a rattaché à leur cause un bon nombre de leurs concitoyens d'origine anglaise : ils ont protesté avec dignité et n'ont eu pour leurs adversaires aucune parole de colère ni de mépris.

Ils ont compris que le " *spectre* " anglais devait disparaître de leurs discussions et que, de leur part tout au moins, il ne devait y avoir aucun appel aux préjugés de races.

" Le drapeau anglais est le seul, me disait un " Canadien, qui ait le droit de se déployer libre- " ment sur notre sol. Nous devons le respecter " jusque dans nos querelles intestines. Nous évi- " terions bien des crises fâcheuses si, dans cer- " tains quartiers, toutes les grandes questions " qui divisent, parfois, l'opinion publique étaient " traitées, comme celle de nos écoles séparées, " froidement et sans appel de notre part aux pré- " jugés de race. Nous avons souffert plus que " vous ne le pensez de l'attitude anti-anglaise de " certains Canadiens-Français dans la province " de Québec. Ceux-ci ont exploité à leur profit ce " principe que " tout Anglais était un *man-* " *geur de canadien !* " L'élément britannique du " Manitoba nous fait payer cher aujourd'hui

" cette absurdité répandue pour des fins de par-
" tisannerie politique. De la politique ! Ils en
" font trop, là-bas, sur les bords du St-Laurent et
" négligent trop l'étude du mouvement social
" et les moyens pratiques de le diriger. Il vau-
" drait mieux moins de chauvinisme et plus de
" sens de notre condition politique ; moins de
" processions et plus d'exploitations de nos
" ressources ; moins de manifestations bru-
" yantes et plus de courageuse simplicité.

" On parle, aujourd'hui, d'élever à Montréal
" un monument national ! cela, me dit-on, coû-
" tera fort cher. Ne pensez-vous pas que cinq
" paroisses créées sur nos "prairies" avec cet
" argent et dans lesquelles on installerait des
" Canadiens-Français rapatriés des Etats-Unis,
" ne constitueraient pas un monument autre-
" ment durable et utile ?—Que l'on inaugure un
" mouvement dans ce sens et notre question des
" écoles séparées serait promptement résolue.

II

C'est à l'ombre du drapeau blanc que la foi et la civilisation pénétrèrent, pour la première fois, au fond des solitudes de l'ouest canadien.

Il y a de cela, un peu moins de deux cents ans. La France était alors toute puissante d'un bout à l'autre de l'Amérique du Nord.

En ce temps, les missionnaires étaient à la fois prêtres, soldats et géographes ; les plus illustres découvreurs, de leur côté, avaient à cœur de répandre la bonne parole autant que d'agrandir les domaines de leur roi.

Le Français qui visite de nos jours les grandes villesdes Etats-Unis : Détroit, St. Louis, Chicago, Duluth ou St. Paul, n'apprend pas sans étonnement que le fondateur de ces grandes villes fut presque toujours un de ses compatriotes.

Il n'est pas de cité américaine qui ne rappelle par un nom de rue ou un monument le souvenir d'un héros, prêtre ou soldat, de la monarchie française.

Vers 1670, le roi Charles II d'Angleterre accorda à quelques-uns de ses favoris, au général Monk auquel il devait son trône, au prince Rupert, à l'excentrique Lord Ashley, le mo-

nopole du commerce des fourrures sur toute l'étendue des territoires baignés par les eaux de la baie d'Hudson.

Cette marque de faveur royale fut l'origine de la puissante Compagnie d'Hudson qui, pendant plus d'un siècle, conserva le contrôle absolu de toutes les richesses que renfermait le nord-ouest canadien.

Les agents de cette compagnie paraissent, d'ailleurs, s'être uniquement livrés au commerce à l'exclusion de toute préoccupation colonisatrice ou religieuse.

Retirés dans leurs forts, à l'embouchure des rivières Churchill et Nelson, ils échangaient leurs pacotilles contre les fourrures que les Indiens, deux fois par an, venaient leur apporter des régions les plus reculées de l'intérieur.

De leur côté, les missionnaires et les voyageurs français du dix-septième siècle et des premières années du dix-huitième semblent avoir concentré tous leurs efforts et leurs recherches au sud des grands lacs, dans les vallées du Mississipi, du Missouri, de l'Ohio et de leurs tributaires.

De telle sorte que les annales de la géographie ou de la foi ne donnent le nom d'aucun explorateur qui se soit hasardé, avant 1731, au milieu des solitudes qui s'étendaient à l'ouest du lac Supérieur.

C'est à un vieil officier de Malplaquet, La Verandrye, qu'il était réservé de parcourir, le premier, les immenses régions qui constituent aujourd'hui la province du Manitoba et une partie des Territoires. C'est accompagné d'un jésuite, le Père Messager, de quatre de ses fils et de son neveu de la Jemeraye que La Verandrye accomplit ses longs voyages.

De 1731 à 1748, il visite, découvre, explore toute la région qui s'étend des lacs Winnipeg et Manitoba à l'est, aux pieds des Montagnes Rocheuses ; de la vallée du Missouri, au sud, à celle de la Saskatchewan, vers le nord.

Le vieux soldat et ses compagnons accomplirent des prodiges de valeur. Livrés à leurs propres ressources, sans appui du gouvernement, ils puisèrent dans leur patriotisme tous les éléments de leur courage.

La Verandrye perd deux de ses fils et son neveu ; il ne désespère pourtant pas d'atteindre le but qu'il s'était proposé : apercevoir les flots de l'Océan Pacifique.

La Providence, cependant, réservait à un autre homme la gloire de réaliser ce rêve.

Aucun monument ne fait revivre, aujourd'hui, l'héroïque persévérance de La Verandrye et de ses courageux compagnons dont quelques-uns tombèrent victimes de leur foi et de leur patriotisme.

Le dernier apothicaire libre penseur qui se fait enterrer civilement meurt presqu'assuré d'être, un jour, coulé en bronze, et des hommes comme La Verandrye n'ont pas même une sépulture qui rappelle au passant que, là, gît un héros, chrétien et royaliste.

Cependant La Verandrye allait peut-être tirer quelque profit de ses expéditions, lorsqu'un jour de deuil se leva pour la Nouvelle France.

En dépit des efforts désespérés de Montcalm et de ses lieutenants, de l'héroïsme des troupes royales et des milices canadiennes, l'heure fatale sonna où il fallut que la France cèdât à l'Angleterre le sceptre de la puissance dans l'Amérique du Nord.

Les fleurs de lys repassèrent tristement les mers abandonnant derrière elles tout un passé glorieux, une colonie décimée par dix années de lutte à outrance et soixante mille paysans français dont Louis XV, d'un coup de sa royale plume, avait fait soixante mille exilés !

Pourtant les voyages de La Verandrye avaient éveillé l'attention publique. Leur relation en avait été lue avec intérêt par les marchands de fourrures de Montréal et de Québec. Ceux-ci résolurent de suivre ses traces dans un but commercial, et de détourner, au profit de Montréal, une partie du commerce des fourrures dont les seuls débouchés avaient été jusque là les factoreries de la Compagnie d'Hudson.

Bientôt une nouvelle compagnie se forma, sous le nom de Compagnie du Nord-Ouest. Elle commença aussitôt ses opérations sur les territoires où, seule depuis cent ans, la Compagnie d'Hudson régnait en maîtresse absolue.

Cette invasion d'un pays dont ils se croyaient à jamais les maîtres inquiéta les actionnaires anglais. Des ordres furent expédiés aux facteurs de la côte, et ceux-ci, sortant des forts du fond desquels, depuis un siècle, ils contrôlaient la moitié d'un continent, s'avancèrent au devant de leurs nouveaux compétiteurs.

Les agents des deux compagnies se rencontrèrent, pour la première fois, sur la rivière Saskatchewan, en 1774.

La lutte entre les deux sociétés rivales s'engagea de suite ; elle fut vive et ne se termina que cinquante ans plus tard par la fusion des deux compagnies.

Ce conflit d'intérêts contribua plus qu'on ne paraît le croire à jeter quelque lumière sur les ressources de toute nature que renfermaient les immenses régions situées à l'ouest du lac Supérieur. La nécessité où se trouvaient les agents des deux compagnies de parcourir le pays pour se créer de nouveaux centres d'approvisionnement développa, chez beaucoup d'entre eux, le goût des expéditions lointaines. C'est ainsi que l'un de ces agents, Alexandre Mackenzie, après avoir découvert le fleuve qui porte son nom

aujourd'hui et visité les rives de la mer Polaire, franchit les Montagnes Rocheuses en 1793. Le 22 juillet de cette même année, Mackenzie plantait le drapeau britannique sur le rivage du Pacifique et réalisait ainsi le rêve de Jacques Cartier, de la Salle et de La Verandrye.

L'Angleterre qui a toujours su récompenser ses grands hommes en fit un " baronet ".

Vers 1812, un philanthrope anglais, Lord Selkirk, qui avait des intérêts dans la Compagnie d'Hudson entreprit de coloniser la vallée de la rivière Rouge. Les quartiers généraux de la Compagnie étaient, à cette époque, établis au Fort Garry, construit au confluent de la rivière Rouge et de l'Assiniboine, et sur l'emplacement duquel s'élève aujourd'hui Winnipeg.

Lord Selkirk fit l'acquisition d'une grande étendue de terrains sur lesquels il établit des centres agricoles Écossais. Plusieurs convois de colons quittèrent l'Angleterre et parvinrent, non sans peine, à leur destination par la voie de la baie d'Hudson, de la rivière Nelson et du lac Winnipeg.

Ces essais de colonisation ne furent pas vus d'un bon œil par les traitants de fourrures. Lord Selkirk eut à surmonter les plus grandes difficultés et l'opposition que soulevèrent contre ses projets ses adversaires ne lui permit pas de tirer de son entreprise tous les résultats qu'il en espérait.

Quoi qu'il en soit, c'est à Lord Selkirk que revient l'honneur d'avoir, le premier, tenté des essais de colonisation dans le Nord-Ouest Canadien.

La colonie de la rivière Rouge a survécu à son fondateur; elle a prospéré et est devenu l'un des centres les plus prospères de la province du Manitoba.

Je ne pense pas être démenti si j'avance que de 1821 à 1870, époque à laquelle le Manitoba devint une province de la confédération, c'est aux missionnaires que revient l'honneur d'avoir préparé la rude population Métis du pays à se soumettre aux exigences du progrès. Ces fidèles serviteurs de Dieu continuèrent à Saint-Boniface l'œuvre commencée en Amérique par leurs prédécesseurs au dix-septième siècle.

Ils rendirent d'importants services politiques dans leur nouvelle mission.

En 1870, les Métis refusèrent de reconnaître l'autorité du gouvernement fédéral. Une expédition, sous les ordres du général Wolsely, fut dirigée contre eux.

Un prélat illustre était, à cette époque, assis sur le siège archiépiscopal du Nord-Ouest : Monseigneur Taché. Celui-ci fit plus pour le salut de la confédération et l'honneur du drapeau canadien que la présence des uniformes rouges.

Par ses exhortations, il calma les esprits et apaisa le vent de révolte qui soufflait sur le

Manitoba. Il éloigna ainsi l'orage, dont l'effet, s'il eût éclaté, eût été de reculer de cinquante ans l'entrée de la province dans la voie du progrès.

Remarquable coïncidence, Mgr Taché, le père spirituel de tout le Nord-Ouest Canadien est l'arrière-petit-neveu de ce même La Verandrye qui, le premier, en sonda les profondeurs il y a cent cinquante ans !

C'est en 1845 que l'archevêque actuel de St-Boniface pénétra pour la première fois dans la vallée de la rivière Rouge. Le voyage se fit en canot et dura soixante-deux jours !—Aujourd'hui, en trois jours à peine, on parcourt le même chemin.

III

La province de Manitoba n'est qu'une portion infiniment petite de cet immense Nord-Ouest Canadien dont les limites sont, à l'est, la rivière Albany ; à l'ouest, les Montagnes Rocheuses ; au sud, la frontière américaine ; au nord, les solitudes polaires.

L'étendue du Nord-Ouest tel que je viens de le délimiter est, à l'exclusion de ses lacs, de 1,588,947 milles carrés.

La superficie territoriale du Manitoba n'est que de 64,000 milles carrés. Cette province a donc une étendue double de celle du royaume de Portugal. Elle est située au centre presque géométrique de l'Amérique du Nord, à égale distance des deux océans, de l'Atlantique et du Pacifique. Elle possède, comme nous l'allons voir, toutes les conditions désirables pour devenir le centre agricole le plus prospère du nouveau monde.

La ligne du " Canadian Pacific " traverse la province dans toute sa largeur.

De Winnipeg à Brandon elle délimite assez exactement les deux grandes zones agricoles du pays.

A l'ouest de Brandon, elle se déroule à travers les " terres à blé " les plus riches de l'Amérique et peut-être du monde entier.

Le lecteur sait déjà que c'est sur les bords de la rivière Rouge que se groupèrent les premiers colons du Manitoba.

Il y a de cela soixante-dix ans environ, la vie d'un homme, et voilà qu'autour de ces modestes pionniers sont venus se grouper, de tous les points du globe, des milliers d'agriculteurs attirés par la richesse du sol et la supériorité d'un climat sans rival dans l'Amérique du Nord.

J'ai déjà parlé de ce climat. Pourtant les ennemis du Canada, et ils sont nombreux, en ont si souvent fait le thème favori de leurs attaques que je tiens, une fois de plus, à en dire tout le bien que j'en pense.

C'est la saison d'hiver, au Manitoba, que l'on se plaît à dépeindre sous les couleurs les plus sombres. C'est précisement cet hiver même, par son exceptionnelle beauté, qui forme l'un des contrastes les plus remarquables de ce pays qui en offre tant !

Il est vrai que, pendant quatre mois de l'année, le thermomètre descend occasionnellement à 30 ou 40 degrés Fahrenheit au dessous de zéro. Ce froid, pourtant, n'a pour effet que de stimuler l'activité des habitants de la province. J'ajouterai qu'il semble porter à la bonne humeur. Je

n'ai jamais rencontré de physionomies où la joie de vivre fût mieux empreinte que sur la figure des gens du Manitoba, en plein cœur de leur bel hiver. J'en trouve la raison dans ce fait que si les froids sont intenses, le ciel du pays est toujours bleu et que l'atmosphère est d'une limpidité comparable seulement à celle de l'Algérie.

J'ai eu l'occasion de passer un hiver entier au Manitoba, vivant sur une ferme et me livrant aux occupations habituelles des colons. Je n'hésite pas à déclarer que je n'ai jamais souffert du froid à l'exception des jours de grand vent.

Contrairement à ce qui se passe dans les provinces de l'est, la neige, au Manitoba, tombe en petite quantité. La hauteur moyenne de la couche, en février dernier, variait, selon les districts, de douze à dix-huit pouces.

Au premier avril 1890, l'épaisseur moyenne de la couche de neige, sur la prairie, était de *deux pouces*. Elle était, à la même date, de *sept pouces* dans la province de Québec ; de *onze pouces* dans celle de l'Ontario ; de *seize pouces* dans le Nouveau-Brunswick !

Au Manitoba, le nombre des journées pluvieuses, chaque année, est en moyenne de *cinquante-quatre ;* dans la province d'Ontario, de *quatre-vingt huit ;* dans celle de Québec, de *quatre-vingt-treize* ; et dans les provinces maritimes, de *quatre-vingt-quinze* environ.

Il n'y a, à proprement parler, que quatre mois d'hiver dans l'ouest : décembre, janvier, février et mars. Les automnes y sont longs et secs.

A mon retour de la Colombie Britannique, c'est-à-dire vers le vingt décembre, sur toute l'étendue de la prairie, les cultivateurs battaient leur grain en plein air. Il n'y avait trace de neige nulle part excepté, pourtant, aux environs de Winnipeg.

D'ailleurs, l'hiver, au Manitoba comme dans tout l'ouest, n'est pas une saison morte. C'est l'époque de l'année pendant laquelle les cultivateurs opèrent leurs transactions. La neige, durcie par la gelée, met à la disposition des fermiers d'excellentes routes. L'activité est générale ; tous les transports se font à l'aide de traîneaux spécialement construits pour l'usage du pays.

La salubrité du climat tient, par dessus tout, à la sécheresse de l'atmosphère.

Les maladies de poitrine sont presque inconnues au Manitoba ; les rhumes opiniâtres sont rares.

Il suffit, d'ailleurs, de regarder les enfants qui abondent dans le pays, pour être rassuré sur l'avenir de la santé des siens.

Le conseil le plus pratique que l'on puisse donner aux nouveaux arrivants est de se conformer *en tout* aux habitudes comme aux usages du pays.

C'est là une précaution trop souvent négligée.

Certains colons tiennent, en dépit des conseils, à faire autrement que leurs voisins plus sages. Ils apportent avec eux les coutumes de leur patrie d'origine, se vêtissent, construisent leurs maisons à la mode de leur pays et se plaignent, ensuite, de la dureté du climat. Ceux-là sont des écervelés qui, généralement, ne réussissent pas mieux au Manitoba qu'ils n'auraient réussi chez eux.

Chaque climat a ses exigences auxquelles il faut se soumettre comme à toutes celles de la vie sous peine d'en être la victime.

Un fait à noter, c'est que les Européens, nouvellement installés dans l'ouest, ne ressentent presque pas les froids du premier hiver qu'ils passent dans le pays. Je ne me chargerai pas d'expliquer ce phénomène. Je me contente de le signaler à seule fin de pouvoir dire à l'émigrant qui lira ces pages : Défiez-vous de vous-même et malgré que, peut-être, vous ne le jugiez pas nécessaire, faites comme vos voisins, couvrez-vous chaudement dès le commencement de l'hiver. Vous éviterez ainsi une grande déception qui se transformerait sûrement en fluxion de poitrine lors de votre deuxième "*hivernement.*"

En 1834, la population du Manitoba s'élevait à peine à 3300 âmes. En 1861, ce chiffre s'élevait à 8000 ; à 12000, en 1871 ; à 62210, en 1881. Le recensement de 1891 indique, pour la pro-

vince, un chiffre de 108640 habitants. En dix ans, la population a donc augmentée d'environ *cent quarante cinq pour cent !*

Certains pessimistes trouvent que ces chiffres ne sont pas satisfaisants. J'estime qu'on peut être d'un avis contraire sans passer pour optimiste. Il convient, en effet, pour donner à ces chiffres leur réelle valeur, de comparer l'étendue de la province du Manitoba à celle de tous les pays du globe qui, de leur côté, attirent également l'immigration et de comparer les moyens d'action dont les uns comme les autres disposent pour la favoriser. Il convient également de tenir compte de la date d'entrée de chacun de ces pays, dans ce tournoi d'un genre nouveau où l'ambition des concurrents est de devancer leurs adversaires sur le terrain du progrès.

Tout bien calculé, l'avantage, je n'en doute pas, serait en faveur du Manitoba.

La première sensation que l'on éprouve en débarquant à Winnipeg est toute d'étonnement. Les renseignements que l'on s'empresse de vous donner concourent si bien à faire du Manitoba un El-dorado agricole, les échantillons de céréales dont on vous bourre les poches, sont si beaux, si pesants, si grenés ; l'activité générale est si peu jouée, si naturelle, si fructueuse, il est facile de le constater, que l'on ne sait trop comment s'y prendre pour apprécier les faits avec impartialité et calme.

Le moyen le plus sage de se faire une idée juste du pays est de le parcourir à la suite de la colonisation.

C'est ce que je propose au lecteur de faire avec moi.

La vallée de la rivière Rouge fut le premier champ de cette colonisation. Nous commencerons donc de ce côté notre enquête.

La rivière Rouge est la grande artère navigable du Manitoba. Elle prend sa source dans les Etats-Unis, pique droit vers le nord et se déverse dans le lac Winnipeg.

Le lac Winnipeg est lui-même une petite mer intérieure de plus de 4000 kilomètres carrés d'étendue. Partout, en Amérique, la nature a fait grand !

A propos de lacs et de rivières, il n'est pas sans intérêt de remarquer, en passant, qu'il est peu de pays aussi bien partagés que le Canada sous le rapport hydrographique.

Les cours d'eau y ont été, de tout temps, les voies de communication naturelles par lesquelles missionnaires, explorateurs, trappeurs ou " voyageurs ", sillonnaient le pays.

J'ai parlé de Monseigneur Taché faisant en canot le trajet de Montréal à Fort Garry ; il me serait facile de montrer que, de Winnipeg à l'Océan Pacifique, les lacs et les rivières forment une ligne de navigation presqu'ininterrompue qu'il serait aisé, à l'aide de travaux spé-

ciaux, d'ouvrir au commerce intérieur pendant six mois de l'année.

Le sol de la vallée de la rivière Rouge est éminemment propre à tous les genres de culture La terre, dans la plupart des localités que j'ai visitées, est noire, riche en matières organiques et d'un travail facile. Cette terre n'est, en somme, que le produit de la décomposition séculaire de débris végétaux. Elle renferme donc en elle tous les éléments fertilisants dont, ailleurs, le cultivateur est obligé de pourvoir artificiellement le sol. Si fécond est ce sol que le fumier est considéré comme un embarras sur une ferme : on le brûle !—Seuls, quelques colons prévoyants l'utilisent. Ceux-là comprennent, avec raison, qu'il n'est pas de terrain, si bon qu'il soit, qui ne s'appauvrisse à la longue.

Le plus ancien district agricole de la rivière Rouge est celui dont Winnipeg est aujourd'hui le centre. La valeur de la propriété y est considérable. Le pays est boisé, bien arrosé. Les voies de communication y sont nombreuses et bien entretenues. Les habitants de cette région sont, à peu d'exceptions près, des Métis écossais descendants des premiers colons amenés par Lord Selkirck, en 1812.

Le gros de l'immigration ne se dirige pas de ce côté : le prix des terres y est trop élevé. Je conseillerai, pourtant, aux immigrants peu for-

tunés mais bons jardiniers de visiter attentivement ce district. En y louant un arpent ou deux, à proximité de la ville, ils seraient à même d'améliorer très rapidement leur position.

Les légumes de toutes les espèces poussent, au Manitoba, avec une vigueur peu commune. Ils atteignent des proportions géantes sans pourtant rien perdre de leur saveur. Les rendements, à l'arpent, du sol, pour les pommes de terre, les carrottes, les navets, les betteraves tiennent du merveilleux.

Il n'est pas rare de voir un arpent de terre produire 300 minots de pommes de terre ou 800 minots de navets ou 60 minots de pois et tout à l'avenant. J'ai vu des pommes de terre pesant *trois livres*, des navets pesant *vingt-cinq livres*, des choux de *dix-sept à quarante-neuf livres* et dont le diamètre dépassait *deux pieds*, des oignons d'*une livre et demie*, etc., etc. Les asperges, les tomates, le tabac se cultivent partout en plein air. Les melons réussissent à merveille ; j'en ai vu qui avaient plus de trente pouces de pourtour.

A mesure que l'on remonte la rivière, la nature se modifie. Les bois s'éclaircissent et bientôt disparaissent pour faire place à la " prairie. " Sur cette prairie le sol conserve le même caractère de fertilité que celui des terres le long des cours d'eau. C'est toujours la même marne végétale noire, très friable, facile à travailler, riche en azote.

Antérieurement à 1879, les quelques colons qui songeaient à se diriger vers le Manitoba devaient s'y rendre par la voie américaine. Le chemin de fer les conduisait jusqu'à St-Paul du Minnesota d'où ils gagnaient la frontière canadienne en descendant la vallée de la rivière Rouge.

Ces colons voyageaient à petites journées, dans de grands chariots couverts traînés par des bœufs. Quelques-uns se servaient de l'antique " charrette de la rivière Rouge " encore en usage parmi les Métis du pays. Il n'entre pas dans la construction de cette charrette le plus petit morceau de fer. Des chevilles en bois remplacent les clous. Les roues en sont durcies au feu et sans bandages. Détail particulier, les essieux de ces véhicules aussi vieux que le temps, ne sont jamais graissés ! Ces charrettes sont d'un usage immémorial sur la " prairie ", elles sont, en dépit de leur apparence, d'une solidité à toute épreuve.

Les voyages accomplis par ces premiers colons étaient longs, dangereux parfois, en raison des bandes d'Indiens qui battaient la "prairie". Pourtant, l'espérance les guidant, ils arrivaient au terme de leurs périgrinations et atteignaient la frontière canadienne.

Les uns poursuivaient leur chemin le long de la rivière Rouge, tandis que les autres remontaient le cours de la Pembina ou de l'Assiniboine,

séduits par la fertilité de la plaine qui se déroulait à perte de vue.

Pour ces premiers conquérants du sol Manitobain, les débuts furent pénibles. Eloignés des grands centres, sans communications directes avec ceux-ci, obligés de parcourir de longues distances pour se procurer le bois nécessaire à la construction de leurs maisons, ces colons, en plus d'une occasion, durent faire contre mauvaise fortune bon cœur.

Ils persistèrent, pourtant, et bien leur en a pris, car ils sont, aujourd'hui, les plus riches fermiers du Manitoba du sud.

L'ouverture d'une ligne de chemin de fer entre St. Paul du Minnesota et Winnipeg accéléra le mouvement de la colonisation.

Ce mouvement, pourtant, ne devait atteindre son complet développement que vers 1883. Le brusque afflux d'immigration que l'on constate à cette époque est dû à la rapidité avec laquelle la compagnie du "Canadian Pacific" ouvrit le pays et à l'opiniâtre persévérance qu'elle mit à démentir les rapports mensongers que ses adversaires ne se lassaient pas de colporter en Angleterre.

Pour répondre à ce mouvement, le contrôler et en favoriser le développement, la compagnie du "Canadian Pacific" prit les mesures les plus énergiques. Elle comprit que la colonisation du pays progresserait d'autant plus rapi-

dement que les chemins de fer se multiplieraient à travers la zone agricole. Elle n'hésita donc pas, sa ligne principale à peine terminée, à entreprendre la construction d'un réseau de voies ferrées secondaires qui devaient ouvrir au progrès la province du Manitoba dans toute son étendue.

Certains hommes, bien moins prévenus que jaloux, ont voulu nier l'œuvre de colonisation du "Canadian Pacific". Cette œuvre se traduit pourtant par des chiffres qui ont leur éloquence.

Dans la vallée de la rivière Rouge et dans la portion du Manitoba comprise entre les rivières Pembina, Assiniboine et Souris, on compte actuellement 11,977 fermiers. Ceux-ci sont disséminés sur un territoire d'environ 9,000 milles carrés dont les *six-dixièmes* sont encore en friche et à la disposition des immigrants.

Ces fermiers ont semé, en 1891, 527,010 acres en blé, 137,477 acres en avoine, 51,665 acres en orge. (1)

L'ensemble de leur récolte s'est élevé à 1,333,352 minots de blé, à 8,378,940 minots d'avoine, à 1,839,273 minots d'orge ! (2)

Ces chiffres représentent, pour chacun des produits mentionnés, un rendement à l'acre de

(1) L'acre contient 40 ares 47 centiares.

(2) Le poids du minot varie pour chaque céréale, sa capacité légale est de 36 litres 36 centilitres.

26 minots de blé ; de 44 minots d'avoine ; de 24 minots d'orge.

Le sud de la province n'est pas seulement propre à la culture des céréales, le foin naturel s'y récolte en grande abondance. Chaque fermier en recueille amplement pour l'entretien de ses animaux l'hiver.

En 1890, le rendement d'un acre de prairie était de 3,000 lbs de foin environ ; en 1891, ce rendement a atteint une moyenne de 4,000 lbs.

La salubrité du climat, l'abondance de l'eau et par-dessus tout la qualité du foin ont fait de l'élevage, dans cette partie de la province, une des plus sûres et des plus rémunératrices sources de revenu pour le cultivateur. Chaque fermier, d'ailleurs, s'y livre avec succès.

En 1883, il n'y avait dans les districts de l'est et du sud de la province que quelques milliers de bêtes à cornes. Les chevaux du pays étaient, pour la plupart, des poneys indiens.

En 1891, les cultivateurs de ces régions possédaient 47786 vaches laitières et 17,396 juments ainsi que 1741 étalons de toutes races depuis le cheval de pur sang importé à grands frais d'Angleterre, jusqu'au clydesdale écossais et au percheron français.

L'industrie laitière a également pris une grande extension. Le beurre et le fromage fabriqués dans le pays sont de bonne qualité et commandent, sur les marchés étrangers, un

prix supérieur à celui des produits similaires de provenance américaine.

L'accroissement de la valeur de la propriété foncière est une indice infaillible de la prospérité du pays.

Dans cette portion du Manitoba dont je viens de passer en revue les richesses, cet accroissement a été constant depuis dix ans. En 1880, la valeur moyenne d'un acre de terre était de *un* dollar environ ; la valeur de cet acre est aujourd'hui de *dix* dollars.

Afin de mettre plus en relief l'importance des chiffres que je viens de citer, une remarque est ici nécessaire.

La superficie des terres actuellement occupées par les colons dans le sud du Manitoba est d'environ *soixante-sept pour cent* de l'étendue totale du territoire. Partout et surtout le long des lignes secondaires du " Canadian Pacific " l'émigrant peut, aujourd'hui, se procurer de beaux terrains dont le prix pourra varier entre deux et dix dollars de l'arpent.

Ces prix ne sont pas basés sur le plus ou le moins de fécondité du sol, cette fécondité, à peu d'exception près, étant partout la même, mais simplement sur la distance qui sépare les " lots " de la ligne ferrée la plus proche.

Beaucoup de colons préfèrent acheter des terres bon marché à seule fin d'en avoir une

plus grande étendue. Ils commettent une erreur contre laquelle on ne saurait trop réagir. En matière d'agriculture, l'économie de temps est un facteur de la plus haute importance. Si cette vérité est d'accord avec la pratique dans tous les pays du monde, elle l'est bien davantage dans une contrée nouvelle où la concurrence sur les marchés est de tous les instants.

Entre un colon qui cultivera cent acres de terre non loin d'un élévateur à grains par exemple, et celui qui en cultivera deux cents à trente milles de distance, c'est au premier que reviendra la plus grande part de succès.

Le cultivateur éloigné devra calculer qu'il perdra un tiers de son temps à transporter ses produits. Tout son travail ne saurait réparer cette perte de temps.

La compagnie du " Canadian Pacific " a ouvert à la colonisation, il y a dix-huit mois environ, la plus grande partie de la vallée de la rivière Souris. Cette vallée est une des régions les plus fertiles du Manitoba. Une portion considérable de l'immigration s'est portée de ce côté. Des centres de population importants s'y sont formés comme par enchantement. Treize élévateurs à grains, construits cette année le long de la voie ferrée, attestent de la vigueur avec laquelle la culture se développe dans cette portion du Manitoba.

Cette vallée de la Souris paraît destinée à prendre, dans un avenir prochain, une importance agricole et industrielle considérable. Je dis industrielle, car la nature, dans sa généreuse prévoyance, a placé au centre de ce nouveau territoire agricole de riches gisements carbonifères d'une exploitation facile. Les terres, dans ce district, sont éminemment propres à la culture du blé. La moyenne du rendement à l'acre, pour les céréales, y est plus élevée que partout ailleurs dans le Manitoba. Ce rendement est respectivement de 28 minots pour le blé, de 49 minots pour l'avoine, de 35 minots pour l'orge.

La valeur moyenne des terres dans le district de la Souris est de trois dollars. Dans cinq ans cette valeur aura décuplée.

Les colons amenés par Lord Selkirk, en 1812, s'étaient établis dans le bas de la rivière Rouge ; ils y avaient prospéré. Les immigrants qui vinrent, dans la suite, tenter la fortune au Manitoba pénétrèrent, à leur tour, dans cette même vallée mais par le sud.

Peu à peu, le courant de l'immigration s'accentuant, les colons débordèrent dans les vallées adjacentes, mais toujours en s'avançant vers l'ouest.

C'est ainsi que ces colons, guidés seulement par la fertilité du sol, colonisèrent rapidement toute la région méridionale du Manitoba.

L'ouverture du "transcontinental" devait, en modifiant les conditions économiques du pays, imprimer une direction nouvelle à cette immigration. Celle-ci, au lieu de se localiser sur une portion minime de la province, allait prendre pied partout où les voies ferrées lui ouvriraient un accès. Désormais, enfin, les immigrants allaient avoir pour les guider dans le choix de leur établissement une puissante compaguie intéressée, dans une large mesure, à encourager leurs premiers pas.

La prairie, entre Winnipeg et le pied des Montagnes Rocheuses, s'élève par terrasses successives. La première de ces terrasses, au centre de laquelle passe la ligne du "Canadian Pacific", forme la grande "*région à blé*" de la province du Manitoba.

C'est de ce côté, dans les districts de Portage la Prairie, de Carberry, de Brandon, de Virden que l'immigration, depuis quelques années, se porte de préférence.

C'est qu'en effet, sur ces plateaux élevés qui s'étendent à perte de vue sans qu'un accident de terrain en vienne troubler l'uniformité, dans cette Beauce aux proportions gigantesques, la terre est d'une fertilité merveilleuse et rend au centuple les grains que le cultivateur lui confie.

Dans les districts que je viens de nommer 4,797 fermiers ont semé, en 1891, en blé, 336,015 acres de terre. Ils ont récolté 8,501,780 minots

de grain ! La récolte d'avoine a été si belle que cette céréale qui, l'an dernier, en décembre, se vendait sur le marché de Brandon à raison de 0.39 à 0.40 centins le minot, se vendait cette année, à la même époque, de 0.15 à 0.20 centins.

IV

J'avais déjà parcouru le Manitoba il y a huit ans, dans l'été de 1885. La colonisation du pays en était encore à ses débuts. Il y avait des tâtonnements parmi les arrivants. Chacun perdait un peu la tête devant cette belle terre noire qui s'étendait à l'infini et dont on pouvait acquérir un lot pour un prix nominal.

Quel changement aujourd'hui !—De Winnipeg aux confins de la province, sur une distance de 211 milles, de sept milles en sept milles, s'élèvent de gros bourgs et, de ci de là, quelques villes dont la population varie de 2000 à 5000 habitants.

De chaque côté de la voie ferrée, aussi loin que la vue peut s'étendre, la prairie est couverte de milliers de meules symétriquement rangées par groupes de douze.

Disséminées sur la plaine, jusqu'aux confins de l'horizon, des centaines de batteuses à vapeur fonctionnent. Elles ne chômeront pas de l'hiver. J'appuie sur ce détail car il prouve à lui seul ce que vaut ce climat du Manitoba que l'on méconnait à plaisir. Durant les mois de décembre, janvier, février, et mars, le grain, non

battu, demeure au plein air, en meules. Souvent même, une fois séparé de l'épi, il est mis en sacs qui restent sur la prairie tout l'hiver empilés les uns sur les autres et recouverts de paille.

Brandon est le grand marché à blé du Manitoba. La ville est de fondation récente. Elle n'existait pas en 1881. En 1889, elle n'avait de ville que le titre, un peu prétentieux avec ses troisrues, son avenue unique et ses quelques hôtels en bois de modeste apparence.

Brandon a aujourd'hui une superficie de quatre milles carrés ; les maisons sont construites en pierre de taille. La ville est éclairée à la lumière électrique et ses monuments publics sont d'une belle ordonnance.

Une remarque en passant, à propos de la façon ingénieuse avec laquelle les édiles des villes de l'ouest s'appliquent à toujours étendre les limites de leurs municipalités.

S'agit-il de construire un édifice public, au lieu de l'élever au centre des quartiers les plus populeux, on le place toujours en dehors des limites de la ville. Chacune de ces constructions devient ainsi, rapidement, le centre d'un nouveau groupe d'habitations. C'est ainsi que, naturellement et sans brusque fluctuation du prix de la propriété, ces villes prennent chaque jour et presque à l'insu de leurs habitants, une plus grande extension.

La ville de Brandon est construite sur le versant sud de la vallée de l'Assiniboine et sur la ligne principale du " Canadian Pacific ". Son marché commande le commerce de tout le cours supérieur de l'Assiniboine, de la vallée de la Souris et d'un district à blé de plus de quarante mille milles carrés.

Sept élévateurs s'échelonnent, au bas de la ville, le long des voies d'évitement. A leurs portes, lorsque je descends du train, stationnent de longues files de charrettes attendant leur tour pour déposer leur charge de blé.

La plus grande activité règne dans la ville. Les rues sont envahies par les fermiers des environs qui profitent du beau temps exceptionnel pour expédier le plus possible de leur grain.

A l'hôtel où je descends, je rencontre un fermier Canadien-Français : nous causons.

—Je cite textuellement ses paroles :

" Je suis établi au Manitoba depuis quatre ans, me dit-il. A mon arrivée dans le pays j'étais pauvre. N'ayant pas d'argent pour m'établir, je m'engageai comme journalier chez un gros fermier des environs de Winnipeg. Je restai deux ans à son service. Au printemps de 1889, j'avais économisé cinq cents dollars. Je pris le parti de m'installer sur un " homestead."—Mon " *endroit* " est à vingt-cinq milles, à l'ouest de la ville ; c'est un *vrai morceau* de *terre promise* !—

J'ai dépensé trois cents piastres pour m'installer. Voilà où j'en suis :

Ma "*terre*" a cent soixante arpents. J'en ai *cassé* quinze l'année dernière et autant cette année. J'ai récolté, 200 minots de blé, 600 minots d'avoine, 250 minots de pommes de terre. Si vous veniez "*par chez moi*", je vous montrerais des choux et des choux fleurs de plus de 18 pouces de diamètre et des "*pataques*" qui pèsent de trois à quatre livres !—Des légumes ? J'en ai une *pleine* provision pour tout l'hiver !—j'ai aussi fauché trente tonnes de foin pour hiverner mes animaux.

Ma terre est d'alluvion avec sous sol argileux se "*ressuyant*" promptement après les pluies. Tous les genres de culture peuvent y être pratiqués.

—Avez-vous quelques difficultés à vendre vos produits ?

—Pas le moins du monde. En dehors de nos "*jardinages*" et de nos "*pataques*" que nous venons vendre à la ville, tout notre grain est acheté sur place par les agents des grands commerçants de blé de Winnipeg ou de Montréal. Ces agents parcourent les fermes, examinent la qualité du grain, le classent, puis nous l'achètent à un prix convenu et réglé par la cote du moment. Nous n'avons plus, de notre côté, qu'à le livrer à l'élévateur le plus proche où il est pesé devant nous.

—En somme, vous êtes satisfait?

—Satisfait n'est pas le mot ; je suis "*fier*" d'être venu par "*icitte*." Je ne suis pas "*badré*" par la politique. J'ai de l'argent dans ma poche et suis *comme un mossieu !*

Sur cette dernière parole prononcée moitié sérieusement, moitié en riant, mon "canayen" me tendit la main et prit congé de moi.

A la porte de l'hôtel stationnait une grande "*waginne*" peinte en bleu et attelée de deux vigoureux clydes, au poil luisant : c'était là l'équipage de mon fermier. Le cuivre des harnais étincelait. L'ensemble de l'attelage était "cossu" et criait au passant la prospérité du maître.

La bonne tenue des chevaux, des voitures et des harnais chez les fermiers du Nord-Ouest, frappe tous ceux qui visitent le pays. Sur les routes, aussi bien en été qu'en hiver, dans les champs, à l'époque du labourage, des semences ou au temps de la récolte, cette bonne tenue des attelages ne le cède qu'à celle de ceux qui les conduisent.

C'est que, sur les plaines de l'ouest, le fermier a un grand sens de ce que j'appellerai son "*self respect.*" Il se croit, et de fait il est un "*gentleman farmer.*" Il ne pense pas qu'il soit nécessaire pour travailler la terre de s'habiller en haillons. Il respecte le labeur qui le mènera à la fortune, et il ne l'aborde que bien vêtu.

Ici, pas de journaliers nu pieds, couverts de loques malpropres. Le "pionnier" de l'ouest porte sur la tête un chapeau de feutre à larges bords; il est revêtu d'une chemise de flanelle de couleur, d'une ceinture de même étoffe, et ses larges culottes bouffantes de gros drap s'enfoncent dans des bottes de cuir qui lui montent jusqu'au genoux.

Est-il besoin d'ajouter que l'homme que vous rencontrez sur la prairie ainsi vêtu est toujours courtois, empressé à vous rendre service et heureux de vous offrir, à la fortune du pot, la plus écossaise des hospitalités. A sa ceinture, vous ne voyez pas ces énormes pistolets avec lesquels on ne manque jamais de représenter sur les illustrations le fermier yankee du "wild west" américain!

Cette absence de pistolet à la ceinture n'est pas un fait aussi banal que pourraient le croire certains lecteurs. Cette sécurité complète dans laquelle vit le cultivateur de l'ouest canadien est, en effet, un des traits caractéristiques du pays.

Des bords du lac Supérieur aux rivages du Pacifique; de la frontière américaine aux rives de l'Océan Glacial; le voyageur peut parcourir sans crainte l'immensité de la prairie ou les vastes solitudes des forêts du nord. Où qu'il s'arrête pour camper, son sommeil ne sera

jamais troublé que par les hurlements des coyottes ou le hululement des oiseaux de nuit.

Le Nord-Ouest Canadien est aussi vaste que celui des Etats-Unis. Tandis que celui-ci est chaque jour le théâtre des plus sombres tragédies, celui-là, au contraire, est habité par une population paisible au milieu de laquelle les "desperados" feraient mauvaise figure.

A quoi attribuer ce contraste entre deux pays dont une ligne imaginaire délimite seule les territoires ?

A plusieurs motifs sur lesquels j'aurai peut-être l'occasion de revenir. Je me contenterai, pour l'instant, d'en signaler deux.

Le Nord-Ouest Canadien est depuis plus de cent cinquante ans parcouru dans tous les sens par les *hommes de la prière*. Le rôle de ces missionnaires a été tout de paix et de conciliation. Ce sont eux qui, avec les coureurs de bois au service des compagnies de fourrures, ont été les premiers pionniers de ces pays. Ils n'avaient pour armes que la persuasion, la douceur, la confiance. N'est-il pas naturel, dès lors, que la civilisation dont ils furent les premiers guides soit demeurée imprégnée de leurs exemples et de leur doctrine ?

Le "far west" américain n'a jamais bénéficié au même degré, dans le passé, des bienfaits de l'apostolat chrétien. Les tribus indiennes qui l'habitaient, n'avaient jamais, à travers les

siècles, perçu d'autres accents que les cris d'agonie de tout un peuple massacré par les blancs, vers le sud !—N'est-il pas permis, dès lors, de supposer que le souvenir des crimes commis par les Espagnols au Mexique et dans toutes leurs colonies du nouveau monde n'ait marqué de son empreinte les traditions que se léguaient, de générations en générations, les populations aborigènes de l'Amérique ? S'il en est ainsi peut-on s'étonner que les tribus indiennes, disséminées dans l'ouest des Etats-Unis, aient toujours poursuivi de leur haine les " visages pâles " ?

La sécurité dont jouissent les colons dans le Nord-Ouest Canadien se rattache à une autre cause. Il y avait plus de cinquante ans que l'émigration européenne prenait le chemin des Etats-Unis, lorsque le Canada, à son tour, lui ouvrit ses portes. Ce retard fut le salut de la Puissance. Le courant qui entraînait vers les champs d'or ou d'argent de la Californie, du Nevada, du Montana ou du Colorado ; sur les plaines du Texas ou de l'Arizona, tous les aventuriers de l'Europe, était créé lorsque le Canada devint lui-même un champ d'immigration. Ce courant ne dévia pas de sa course. Telle est encore l'impétuosité de son flot, qu'en dépit de leurs lois restrictives sur l'immigration, les américains ne peuvent parvenir à l'endiguer.

Les Etats-Unis resteront toujours, quoiqu'ils fassent, le " *refugium peccatorum* " du globe. Ils

continueront longtemps encore à monopoliser le triste privilège de posséder, dans leurs limites, tous les coupeurs de gorge et les dévaliseurs de trains qui ne sauraient jamais conquérir droit de cité au Canada.

Mais j'en reviens au Manitoba.

Les progrès de l'agriculture sont peut-être plus remarquables que l'accroissement de la population que j'ai signalé plus haut. Ils permettent d'envisager l'avenir avec confiance.

En 1882, la province ne possédait que **2250** fermiers. Ces cultivateurs réunis avaient ensemencé **182,250** acres en blé. Ils avaient récolté **4,974,200** minots de grain.

En 1891, **18,937** fermiers ont récolté **24,000,000** de minots de blé. L'étendue des terres mises en semence était de **916,664** acres !

Ces chiffres donnent, par acre, pour toute la province, un rendement moyen en blé, de 25½ minots.

En France, la moyenne du rendement, à l'acre, n'est plus que de 17 minots.

En divisant entre les 18,937 fermiers l'étendue des terres semées en blé, on constatera que chaque cultivateur aura semé en moyenne 48½ arpents de blé. Chaque fermier aura donc produit (48.5 × 25.5) soit 1236 minots de ce grain, en chiffres ronds.

D'autre part, en donnant au minot de blé une valeur moyenne 0.80 centins, ces 1236 minots représenteront un gain brut de 889 dollars.

Mais, au Manitoba, la culture d'un minot de blé revient. au fermier, à environ 0.32 centins. Chaque cultivateur aura donc dépensé pour récolter 1239 minots, 395 dollars environ.

Le gain net pour chacun d'eux aura donc été de 493 dollars ; soit 10 dollars par arpent cultivé en blé !

J'ajouterai que le directeur de l'une des banques de Brandon me disait que,dans son district, plusieurs fermiers avaient, cette année, avec le produit de leur récolte, payé la totalité du prix d'achat de leur propriété.

Est-il nécessaire de faire remarquer que les chiffres que je viens de citer ne portent que sur la récolte du blé !

Le lecteur ne doit pas perdre de vue, également, que la proportion des terres cultivées au Manitoba est à l'étendue totale des terres cultivables comme *un* est à *sept*.

Sept millions d'acres de la plus fertile terre qui soit au monde sont à l'heure actuelle, vacants dans la province et peuvent s'acquérir pour un prix nominal.

Il se passe, depuis quelques années, dans la marche de la culture du blé en Amérique, un phénomène digne de remarque. Sa constatation ne peut qu'accroître la confiance que le

Manitoba inspire déjà sur les marchés à grains de l'Europe. Je veux parler du déplacement, vers le nord, du centre de la culture de cette céréale.

Il y a trente ans, c'était dans l'Illinois, l'Iowa et le Wisconsin que se concentrait presqu'exclusivement cette culture. Ce sont, aujourd'hui les états du Dakota, du Minnesota et du Montana qui constituent les grands centres de production du blé dans les Etats-Unis.

Dans ces états, pourtant, le rendement, par acre, de la terre, est de beaucoup inférieur à celui du Manitoba et du Nord-Ouest Canadien en général.

La moyenne de ce rendement dans l'Illinois n'est plus que de *huit* minots environ par acre ; de *onze* dans le Wisconsin ; de *treize* dans le Minnesota et les deux Dakota. Dans le Manitoba il est, comme nous l'avons vu, de *vingt-cinq* minots.

Une autre cause, d'ailleurs, tend à enlever rapidement au cultivateur américain la suprématie sur les marchés à blé de l'Europe : je veux parler de la concurrence que viennent lui faire, sur ces marchés, les blés russes, de l'Inde et de l'Australie.

En 1885, les Etats-Unis exportèrent 81,628,478 boisseaux de blé en Europe, tandis que l'Inde, par exemple, n'en exportait que 29,550,741 boisseaux.

En 1886, ces chiffres se modifiaient sensiblement. Les Etats-Unis n'exportaient plus en Europe que 53,025,938 boisseaux contre 39,312,-969 exportés par l'Inde.

Le bill McKinley, d'autre part, n'est pas fait pour améliorer le sort des cultivateurs américains. Il est bien plutôt destiné à tarir, dans un avenir prochain, toutes les sources de la fortune publique qu'alimentait auparavant la culture du sol.

Le Canada, pour plusieurs motifs, n'a pas à redouter pour son blé, cette concurrence étrangère.

En premier lieu, d'ici à bien des années, la consommation locale accaparera, presqu'à elle seule, toute la récolte du Manitoba et cela pour deux raisons : du fait de l'immigration d'abord puis de la nécessité de plus en plus urgente de fournir de blé les vieilles provinces canadiennes dont les cultivateurs abandonnent la culture de cette céréale pour se livrer presque exclusivement à l'élevage.

D'autre part, le blé du Manitoba a une réputation qui s'accroît de jour en jour ; il commande sur les marchés anglais, des prix élevés et défie, par sa qualité, ceux de provenance étrangère.

Il ne faut pas perdre de vue, également, que la nouvelle ligne de steamers qui relie Vancouver aux côtes de la Chine et ne met plus l'Asie qu'à *douze jours* du Canada, ouvre aux farines

canadiennes un marché nouveau et illimité dont le commerce du pays peut aisément s'assurer le contrôle.

Le moment est venu de dire quelques mots des fameuses gelées précoces autour desquelles les adversaires de la colonisation du Nord-Ouest Canadien ont fait un si grand tapage.

Que, dans les dernières semaines d'août ou du premier au quinze septembre, de fortes gelées blanches s'abattent sur les récoltes encore sur pied, cela n'est que trop vrai. Mais ce que l'on ne sait pas assez, c'est que ce sont seulement les imprévoyants qui souffrent de ces gelées et non la grande masse des cultivateurs.

Je m'explique.

Dans tout pays nouveau, où le prix de la terre est encore nominal, le nouvel arrivant setrouve sous le coup d'une dangereuse tentation : celle qui le pousse à devenir, du jour au lendemain, un grand propriétaire ! — Tout conspire, d'ailleurs, pour qu'il succombe à cette tentation : la modicité du prix d'achat des terrains qu'il convoite, la facilité qu'on lui offre de s'en rendre acquéreur presque à crédit, la crainte, enfin, de voir le prix de la propriété augmenter et devenir trop élevé pour sa bourse.

Il n'est pas jusqu'à son énergie même qui, parfois, ne lui rende, en cette occasion, un mauvais service.

Plus d'un colon, dans sa légitime impatience de prospérer rapidement s'illusionne sur ses propres forces. Il oublie que la puissance de travail a une limite qui ne peut être impunément franchie.

Ce colon se rend acquéreur de plus de terrains qu'il n'en peut cultiver et s'épuise en incessants efforts pour semer la plus grande étendue possible de sa propriété.

Il arrive ainsi que, dans un excès de zèle mal compris, il ne fait, à son heure, aucun de ses travaux. Il laboure, lorsqu'il devrait herser ; il herse, lorsqu'il devrait semer ; il sème, enfin, lorsqu'il devrait rouler. De telle sorte que sa récolte est à peine mûre à l'époque où il devrait être temps pour lui de la jeter bas.

C'est ce fermier et ceux qui suivent son exemple qui deviennent les victimes des gelées précoces. Celles-ci ne s'attaquent, en effet, qu'aux récoltes qui ne sont pas parvenues à leur pleine maturité avant la dernière semaine d'août. Ces fermiers souffrent pour avoir méconnu la sagesse de cet axiôme " qui trop embrasse mal étreint ".

Les gelées précoces, dont on s'est servi comme d'un épouvantail aux yeux des classes émigrantes de l'Europe, seront donc inoffensives pour les cultivateurs aux trois conditions suivantes :

Que ces cultivateurs ne sèment, chaque année, *qu'exactement* une quantité de terrain *pro-*

portionnée à la main d'œuvre dont ils pourront disposer.

Qu'ils labourent et hersent leurs terres à l'automne, *à l'exclusion*, si cela devenait nécessaire, de tout autre travail.

Qu'au printemps, enfin, ils sèment *aux premiers beaux jours* sans qu'aucun motif leur fasse *ajourner* cette opération.

Au Manitoba, les semences commencent, généralement, vers la fin d'avril et se continuent jusqu'au quinze mai. Dans certaines parties du nord-ouest, à Maple Creek, par exemple et à Calgary, le grain est confié à la terre dans les derniers jours de mars.

Un fait vient confirmer ces remarques. Aux débuts de la colonisation du Manitoba, les colons ne faisaient aucun cas de ce que l'on est convenu d'appeler aujourd'hui les gelées précoces. Petits propriétaires, pour la plupart, ils pouvaient cultiver à loisir leur terrain. Aussi le grain mûrissait-il à temps pour défier ces malheureuses gelées qui n'ont commencé à faire des victimes que le jour où les cultivateurs ont laissé l'ambition pénétrer dans leur cœur.

Les régions du nord et du nord-ouest de la province du Manitoba ont une physionomie toute différente de celles dont nous venons de parler. Sur les bords des lacs Winnipeg et Manitoba, le pays est plat, couvert de grasses prairies et très boisé. La terre est fertile. Toute-

fois, dans ce district, elle demande plus de travail et peut-être aussi plus de notions agricoles de la part du fermier qu'aux environs de Brandon par exemple. Ceci tient à ce que ces terres sont basses et fréquemment inondées au printemps. Il est donc nécessaire de les drainer et de prendre, pour les cultiver, des précautions inconnues dans la portion centrale de la province. Le pays est éminemment propre à la culture mixte. La terre y est bon marché. Pourtant la colonisation n'a pas fait, de ce côté, de rapides progrès. Ceci tient à ce que l'immigrant se porte de préférence vers la région des "terres à blé" !—Il pense, non sans raison, que son travail y deviendra plus rapidement rémunérateur.

Le principal centre de colonisation de ce district est le bourg de St-Laurent, situé sur les bords du lac Manitoba. St-Laurent était autrefois une mission catholique. La mission subsiste toujours, mais autour de son modeste clocher se sont groupées de nombreuses familles Métis et quelques immigrants. Le pays se défriche rapidement ; la plaine est bien cultivée et l'élevage des animaux s'y pratique sur une vaste échelle.

J'ai retrouvé, à St-Laurent, quelques beaux chevaux de la race canadienne d'autrefois. Un fait prouvera la vigueur de tempérament de ces animaux. L'hiver, leurs propriétaires, des Mé-

tis Canadiens-Français pour la plupart, les laissent libres dans la forêt. Ces chevaux se nourrissent de l'écorce des arbres, de l'herbe jaunie qu'ils trouvent sous la neige. Au printemps, ils reviennent d'eux-mêmes à l'étable. Ils sont gras, ils ont le poil luisant et se portent aussi bien que s'ils fussent demeurés tout l'hiver à l'écurie, leur crèche bien garnie de foin et leur auge remplie d'avoine trois fois par jour.

De la ville de Portage la Prairie, une ligne de chemin de fer, indépendante du " Canadian Pacific", se dirige vers le nord-ouest de la province : le *Manitoba et Northwestern Ry.* Cette ligne traverse dans toute sa longueur la région la plus accidentée et la plus pittoresque du Manitoba. A droite et à gauche de la voie ferrée rien ne rappelle, à quelque distance de Portage la Prairie, la plaine que l'on vient de laisser derrière soi. Aux larges ondulations du sol, succèdent bientôt de jolies vallées séparées les unes des autres par des chaînons de collines peu élevées couvertes de bois et de verts pâturages. Partout l'eau coule en abondance et les nombreuses chutes que l'on aperçoit permettent de prévoir que, dans un avenir prochain, le pays deviendra un important centre manufacturier. Tout le long de la ligne du " *Manitoba et Northwestern* " la colonisation fait de rapides progrès. Plusieurs colonies hongroises, scandinaves et islandaises se sont fondées. Elles

prospèrent et leur succès est la meilleure des réclames en faveur du Manitoba comme champ d'immigration pour la classe la plus pauvre des cultivateurs.

A Rapid City, l'un des centres les plus importants de la région, plusieurs manufactures de drap sont en pleine opération. L'oreille du voyageur est assourdie aujourd'hui par le bruit des métiers à tisser là où il y a quatre années à peine le silence de la forêt n'était troublé que par le bruit de la cognée de quelque solitaire bûcheron.

De toute part, dans cette belle province du Manitoba, le progrès marche à pas de géant. Chaque année le pays subit une nouvelle transformation, et chacune de ces transformations est une étape sur le chemin de la prospérité.

V

Le Nord-Ouest Canadien et la province du Manitoba qui en fait géographiquement partie constituent un champ d'immigration sans rival au monde. Ce champ est immense puisqu'il égale en étendue celle de la moitié de l'Europe.

Vingt millions d'hommes viendraient-ils prendre possession du sol, des bords du lac Supérieur, aux pieds des Montagnes Rocheuses ; de la frontière américaine, à la limite nord de la zone cultivable, que l'émigration en aurait encore pour des années à peupler le pays au *prorata* de son étendue et surtout de ses ressources.

Par une de ces merveilleuses coïncidences dont seule la Providence a le secret, voilà que le Canada, dont les limites enserrent la moitié d'un continent, ouvre ses portes à la colonisation et au progrès au moment où une crise économique grave sévit sur toutes les nations européennes.

A l'heureoù les grands propriétaires fonciers du vieux monde abandonnent la culture du sol, découragés par la concurrence que viennent leur faire sur leurs propres marchés les produits d'outre-mer ; à l'instant où la population agri-

cole de la France, de l'Allemagne, de la Belgique, de l'Italie déserte, en masse, les champs pour affluer dans les villes et y végéter dans la misère ; à l'heure, enfin, où de tous côtés dans les vieux pays, la valeur de la propriété foncière agricole diminue de jour en jour ; voilà que surgit, dans la plénitude de sa vigueur, un jeune pays où le sol, depuis des siècles, tient en réserve sa sève, où la nature a enfoui d'inestimables trésors, et dont la terre, merveilleusement féconde, peut s'acquérir pour un prix nominal.

C'est de cette question de l'émigration que je voudrais dire quelques mots dans ce chapitre. Question vitale pour le Canada et bien délicate à traiter puisque d'elle dépend le bonheur, dans la vie, de milliers d'individus qui, chaque année, s'expatrient pour courir à sa recherche.

L'émigrant est de tous les hommes celui dont la tête est la plus bourrée d'illusions. Cela est naturel et parfaitement excusable. Ces illusions n'ont, heureusement, qu'un temps chez la plupart ; elle s'évanouissent au contact de la réalité. La raison chez ceux-ci, l'emporte sur l'imagination. Il en est d'autres, au contraire, dans l'esprit desquels ces illusions demeurent en dépit de leçons durement acquises parfois. Ceux-ci ne sauraient réussir. Tandis que les premiers maîtrisent infailliblement le succès, les seconds le voient sans cesse fuir devant eux : jamais ils ne l'atteignent.

Il m'est souvent arrivé de causer avec des émigrants. J'ai trop souvent constaté que beaucoup d'entre eux songeaient bien plus à supputer le contenu de leur bourse qu'à sonder l'intensité de leur énergie et la solidité de leur persévérance. Il semblait que, pour eux, le succès dût se mesurer à la pesanteur de leur sac d'argent !

Erreur néfaste que les vrais amis de la colonisation ne sauraient trop combattre.

La volonté arrêtée de ne se laisser décourager par aucun obstacle et la résolution, fermement prise, de se soumettre aux usages du pays que l'on veut habiter, voilà, bien plus que l'or que l'on peut avoir dans sa poche, les bases de la prospérité future de tout émigrant.

Que celui-ci, quelle que soit sa position sociale, qu'il soit l'enfant d'un humble artisan ou le fils du plus noble des lords, ne perde jamais de vue que l'argent dont il peut disposer lui *facilitera* ses entreprises mais qu'il ne trouvera la clef du succès que dans son énergie et son habileté.

Ceux qui émigrent forment deux catégories bien distinctes. La première comprend les émigrants *qui auraient dû ne jamais sortir de chez eux* ; la seconde, au contraire, réunit tous les hommes qui, chaque année, viennent mettre en œuvre sur un champ nouveau, ouvert à toutes les énergies, leur puissance de travail et les ressources de leur intelligence.

Je vais définir ce que j'entends par les émigrants de la première catégorie.

Il y a, dans tous les pays du monde, des hommes à l'esprit inquiet qui oublient toute leur vie la justesse de ce vieux proverbe " pierre qui roule n'amasse pas mousse." Ambitieux mais manquant de la volonté nécessaire pour parvenir à leur but ; intelligents, mais sans fixité dans les idées ; confiants en eux-mêmes tant que la fortune leur sourit, mais découragés par le moindre obstacle qui se dresse sur leur chemin ; ces hommes parcourent la vie attendant toujours du lendemain la réalisation de leurs espérances.

Il arrive, parfois, que ces individus se fatiguent de toujours marquer le pas. Dans leur regret de n'aboutir à rien, ils s'en prennent à l'air qu'ils respirent, au milieu dans lequel ils vivent, et, un beau jour, ils se disent que sous des cieux nouveaux, la chance, sans doute, leur sourira plus volontiers. Ils émigrent, alors.

A de très rares exceptions près, ces émigrants qui n'eussent jamais dû émigrer, n'aboutissent à rien. Leur nature les suit pour leur malheur et souvent aussi, pour celui du pays qu'ils viennent habiter.

A ces hommes, je dirai : qui que vous soyez, riches ou pauvres, hommes du peuple, bourgeois ou fiers aristocrates, restez chez vous. Le Canada ne saurait vous convenir. Vous y

seriez perdus dans la foule des travailleurs qui se hâtent lentement d'y creuser leur sillon. Au milieu de cette foule active, énergique et aux idées pratiques, vous vous sentiriez mal à l'aise avec votre esprit indécis, votre raison qui voudrait agir, sans doute, et votre volonté qui s'y refuserait. De jour en jour, au contact de ces travailleurs que vous n'auriez pas le courage d'imiter, votre caractère s'aigrirait ; de telle sorte que, en fin de compte, vous en arriveriez à prendre en haine votre nouvelle patrie. Cette haine vous inspirerait mal, elle se traduirait par d'amères paroles et vous rendriez le pays responsable d'un échec dû tout entier à la faiblesse de votre caractère.

Je ne parlerai pas des gens sans aveu, malfaiteurs de toutes les catégories qui se font émigrants lorsque, en Europe, le pavé devient trop brûlant pour eux. Cette classe d'individus n'émigre pas au Canada. Le gouvernement, les grandes compagnies de chemin de fer ou de navigation qui ont la direction suprême de l'émigration exercent, sur ce point, la plus extrême surveillance. Les lois du pays sont, d'ailleurs, à ce sujet, d'une sévérité que l'on ne saurait trop louer.

Mais parlons maintenant des émigrants que le Canada accueillera toujours avec faveur et pour lesquels le gouvernement fédéral, les législatures locales et le " Canadian Pacific " ont édicté les règlements les plus favorables.

Je n'entends m'occuper ici que des émigrants qui viennent au Canada avec l'intention de se livrer à la culture du sol.

Il n'y a pas de place dans l'ouest, on ne saurait trop le répéter, pour les employés de bureau, les commis de magasin, les hommes de professions libérales. Ceux-ci ne sauraient émigrer sans risquer de perdre tout à la fois, leur argent, leur temps et leur énergie. Que si, pourtant, il s'en trouvait parmi ceux que je viens de citer qui eussent le courage de faire un nouvel apprentissage de la vie et de se mettre, eux aussi, résolument à la culture du sol, qu'ils viennent après avoir sondé leurs reins : avec de la persévérance ils ne sauraient faire autrement que de réussir.

Dans l'Ouest Canadien, en effet, la fécondité du sol est telle, la terre est si maniable que la culture y est réduite à sa plus simple expression. Le succès ne dépend pas seulement de l'étendue des connaissances agricoles du fermier, il réside, bien plus, dans ses aptitudes au travail et dans son application constante à subordonner sa culture aux exigences du climat.

Un clerc de notaire sera bien vite sur le pavé s'il cherche à vivre de sa profession dans l'ouest, mais si, au contraire, il est intelligent, patient et observateur, qu'il s'engage sur une ferme pendant quelques mois, et au bout d'un an il rivalisera de savoir avec les autres cultivateurs ses voisins.

La grande masse de ceux qui émigrent dans un but sérieux peut se diviser, elle aussi, en deux catégories. La première et la plus nombreuse comprend tout l'élément pauvre de cette émigration. Il faut classer dans cette catégorie les individus qui débarquent dans le pays n'ayant pour toute fortune que leur énergie, et ceux qui possèdent, à leur arrivée, une centaine de dollars.

La deuxième catégorie se compose de tous les émigrants qui viennent au Canada après avoir fait argent de tout ce qu'ils possédaient en Europe. Ceux-ci viennent reprendre la lutte pour la vie, sur un terrain nouveau, avec l'intention de s'attacher au sol si le succès leur sourit. Ces émigrants possèdent, en général, de cinq cents à deux mille dollars environ. Il en est de plus riches.

Les émigrants de la première catégorie n'ont pas à hésiter, à leur arrivée dans l'ouest : ils doivent se mettre résolument au travail, sans perdre une journée. Qu'ils ne songent pas, avec une centaine de piastres, à s'installer sur une terre. Certains, il est vrai, ont tenté ce coup d'audace ; ils ont réussi. Mais ces heureux forment l'exception et vouloir les imiter serait défier la fortune.

L'objet de tout émigrant est de parvenir à se créer, à force de travail, un avenir indépendant. Ce rêve, toujours réalisable au Canada, chacun le fait et, bien plus, peut-être, l'émigrant sans

ressources que celui qui dispose de certains moyens. Celui-là devra donc, aussitôt arrivé au lieu de sa destination, chercher un emploi dans une ferme. Pour cela, il se mettra en communication immédiate avec l'agent général d'émigration du gouvernement ou du " Canadien Pacifique " résidant dans la ville où il se trouvera. Il expliquera à cet agent, de lui-même ou par le secours d'un interprète, ce qu'il désire trouver et, ceci fait, il s'en remettra *complètement* à lui. Celui-ci, il peut en être certain, ne tardera pas à lui donner une réponse favorable.

J'ouvre ici une parenthèse.

Beaucoup d'émigrants, une fois leur demande faite, s'en vont à travers la ville faire les " *touristes*." Ils courent deux dangers qu'il convient de leur signaler. Le premier est de manquer l'occasion de se placer convenablement ; le second, plus grave, est de tomber entre les mains de quelque " chasseur d'émigrants " qui boira à leurs dépens, les fera boire et parfois aussi leur fera perdre, avec leur raison, le peu d'économies qu'ils pourraient avoir sur eux.

On ne saurait trop recommander à l'émigrant qui arrive dans l'ouest, à moins qu'il n'ait des parents ou des amis qui l'attendent, de se *confier absolument* aux agents autorisés de l'émigration. Ceux-ci ont pour mission, on ne saurait trop le répéter, de prendre en mains ses intérêts. La

source des embarras de beaucoup de nouveaux arrivants provient de ce qu'ils n'ont pas suivi ce conseil. Ils se sont fiés à leur jugement et se sont trompés.

Infailliblement ceux-ci s'égarent quatre-vingt-dix-neuf fois sur cent.

Un émigrant qui *veut* travailler trouve toujours et vite de l'emploi. Cet emploi est *toujours* rémunérateur.

Du mois de mars au mois de novembre les demandes de journaliers affluent aux bureaux d'émigration.

Au cours de mon voyage, tout le long de la ligne de Montréal aux pieds des Montagnes Rocheuses, j'ai rencontré des trains spéciaux bondés de journaliers des provinces de l'est qui s'en retournaient chez eux après avoir passé sept mois dans le Manitoba ou les Territoires, aidant les fermiers dans leurs travaux. La moyenne des gains réalisés par ces hommes variait de 250 à 340 dollars !

Dans l'ouest, un garçon de ferme, engagé à l'année, reçoit de vingt-cinq à trente dollars par mois ; il est, de plus, nourri et logé.

A l'époque des récoltes, les salaires sont plus élevés. Un journalier gagnera de quarante à quarante-cinq dollars par mois !

La moyenne du prix d'une journée de travail d'homme, au Manitoba, varie de $1.50 à $2.50 (7 frcs 50 à 12 frcs 50.)

Les femmes d'émigrants trouvent à se placer aussi facilement que leurs maris. Dans toutes les villes de l'ouest, la demande pour des cuisinières ou des bonnes est constante. Les gages varient entre quinze et trente dollars par mois.

J'ai attentivement observé, pendant mon séjour au Manitoba, la position des émigrants qui arrivent dans le pays n'ayant pour toute fortune que la vigueur de leurs bras et une forte dose de bonne volonté.—Voici ce que j'ai pu constater.

Ces émigrants trouvent toujours du travail. Ce travail est rémunérateur et leur permet, en deux ans environ, mais à de certaines conditions, de réaliser ce rêve : devenir, à leur tour, propriétaires !

J'irai plus loin et je ne craindrai pas d'avancer que de tous les colons que j'ai rencontrés, les plus prospères étaient ceux-là précisément qui avaient débuté par être au service d'autrui.

L'émigrant pauvre, mais résolu à travailler et qui s'engage pendant quelques années avant de s'établir à son propre compte, a, sur son compagnon plus fortuné, un avantage, celui de ne pas débuter dans son nouveau genre de vie par des tâtonnements toujours dispendieux. En gagnant de l'argent, il acquiert une expérience qui lui sera précieuse le jour où il deviendra son maître.

J'ai dit que l'émigrant qui s'embauchait pouvait, en deux ans, mettre de côté suffisamment d'argent pour s'établir à son tour mais que, pour cela, il devait se soumettre à certaines conditions. Ces conditions, les voici :

Cet émigrant devra, avant tout, être stable dans ses idées, quelles que soient les épreuves par lesquelles il aura à passer. Il devra observer beaucoup autour de lui, et sans cesse étudier le pays nouveau auquel il vient demander l'aisance et peut-être la fortune. Qu'il s'assimile à ses usages le plus complètement possible et, pardessus tout, qu'il se rappelle à tout moment que chaque dollar dépensé inutilement retardera d'autant sa marche vers l'indépendance qui est son plus cher espoir.

En un mot, la devise de cet émigrant devra être : persévérance, application et économie.

Chaque année, une foule de jeunes gens de bonne famille, Anglais, Français ou Allemands, viennent au Nord-Ouest tenter la fortune. La plupart d'entre eux ont quelque argent, beaucoup, trop souvent. Ces aspirants colons ont, parfois, la tête bourrée d'illusions que, d'ailleurs, la lecture des nombreuses brochures placées entre leurs mains n'est pas faite pour dissiper. A ces jeunes gens, quelle qu'ait été leur position sociale antérieure, quelque arrondie que puisse être leur bourse, je conseillerai d'imiter, sans la moindre hésitation, pour quelque temps

du moins, les émigrants dont je viens de parler. Qu'ils s'engagent résolument et en travaillant pour autrui qu'ils apprennent le métier auquel ils comptent se livrer plus tard. Que ces jeunes gens, une fois sur la prairie, oublient momentanément leur passé ou plutôt qu'ils ne s'en souviennent que pour y puiser du courage. Qu'ils regardent l'avenir bien en face et pour le subjuger qu'ils apprennent à travailler. Qu'une fois sur la terre choisie par eux, ils ne songent pas tout d'abord à s'entourer d'aides et à se donner du " bon temps ". Qu'ils ne comptent que sur eux-mêmes et deviennent les premiers serviteurs du sol qu'ils se préparent à exploiter.

Dans l'ouest, les seules distinctions sociales que l'on reconnaisse sont celles qui sont basées sur le travail et le succès. Beaucoup, trop souvent, l'oublient.

La deuxième catégorie d'émigrants se compose de tous ceux qui ont pour objet, en venant dans l'Ouest Canadien, de faire fructifier les capitaux dont ils disposent. Les causes déterminantes qui poussent les personnes de cette catégorie à émigrer peuvent se ramener à trois : l'abaissement constant de la valeur de la propriété en Europe, l'augmentation croissante du prix de la vie, le désir d'échapper au fardeau écrasant des impôts qui, chaque année, absorbent une portion considérable du

revenu individuel chez toutes les nations européennes.

Les remèdes à tous ces maux, l'émigrant ne saurait mieux les trouver que dans l'Ouest Canadien.

Ici, la valeur de la propriété s'accroît de jour en jour ; la vie est économique à la condition que le colon borne ses exigences à ses besoins ordinaires ; quant à l'impôt, il n'existe que sous la forme d'une taxe municipale légère qui ne porte que sur le fond même de la propriété.

Les conditions de succès sont identiques pour tous ces émigrants, qu'ils soient riches, simplement à l'aise, ou qu'ils frisent la pauvreté.

Ces conditions sont : lenteur dans le choix de leur nouvel établisement, stricte attention apportée à subordonner l'achat de leurs terrains aux moyens dont ils disposent, économie minutieuse lorsqu'il s'agira de préparer leur installation.

La première question que devra se poser le colon avant de songer à faire choix d'un établissement devra porter sur le genre de culture qu'il se propose d'entreprendre : culture du blé ou culture mixte.

Tout homme d'expérience lui conseillera d'adopter celle-ci en raison de ses nombreuses sources de profits. La fabrication du beurre et du fromage prend, chaque jour, plus d'expansion au Manitoba. C'est là une industrie d'au-

tant plus productive qu'elle n'oblige le cultivateur à aucun frais. Il porte son lait à la fabrique et on le paye à la fin de la saison. A lui de nourrir ses vaches de telle façon que leur rendement en lait atteigne un maximum.

La question du genre de culture résolue, le colon devra calculer attentivement le contenu de sa bourse avant de se rendre au bureau des terres de la Couronne ou à celui du " Canadian Pacific " pour faire choix de son emplacement.

Il devra, d'avance, être parfaitement fixé sur le genre d'acquisition qu'il désire faire : qu'il veuille se rendre acquéreur de terrains ou obtenir un " homestead. "

Dans l'un ou l'autre cas, lorsqu'il s'agira pour lui de s'installer, il devra calculer avec soin son budget. Le montant total de ses dépenses de première installation ne devra *jamais* excéder les deux tiers de son capital disponible.

J'appuie sur ce point. Trop souvent, en effet, j'ai pu constater que l'émigrant dépensait, en premiers frais d'installation, tout l'argent dont il disposait, ne conservant aucunes ressources pour faire face aux nécessités imprévues. Il arrive trop souvent qu'un tel manque de prévoyance cause aux colons les plus graves embarras.

D'autre part, un grand nombre de débutants, séduits par le bon marché des terres et les faci-

lités qui leur sont accordées pour payer celles qu'ils achètent, perdent la tête et acquièrent plus de terrains qu'ils n'en peuvent cultiver. Ceux-ci préparent leur ruine en chargeant leurs épaules d'un poids trop lourd qui les écrasera infaîlliblement.

En principe, l'étendue des terres que pourra prendre un colon devra être calculée par lui de telle façon qu'il puisse, en quatre années, mettre toute sa propriété en culture sans le secours de la main-d'œuvre étrangère.

Que l'émigrant, avant tout, quelle qu'ait été sa situation antérieure ou si consommée que soit son expérience agricole, ne perde pas de vue qu'il lui faut, de toute nécessité, faire un stage, en arrivant sur la prairie. Il devra se mettre au fait des conditions climatériques du pays et du mode de culture qu'elles nécessitent, sous peine de payer, parfois, sa précipitation bien cher. Il sera donc prudent pour ce colon de n'exposer, au début de son entreprise, qu'une portion restreinte de ses ressources. Plus tard, lorsqu'il connaîtra son terrain, il sera toujours temps pour lui de marcher de l'avant et de tripler d'un coup ses moyens d'action.

En principe, le colon qui ne disposera que d'un capital variant de 400 à 600 dollars devra s'établir sur un " homestead ". Celui qui aura à sa disposition quelques milliers de piastres pourra se rendre acquéreur d'une propriété sur

laquelle il aura la liberté d'agir à sa guise. L'un et l'autre, cependant, avant d'arrêter définitivement leur choix, devront s'attacher à se placer aussi près que possible d'une voie ferrée ou du marché local le plus important du district.

Enfin la dernière obligation à laquelle devra s'astreindre tout nouvel arrivant dans l'ouest sera de se conformer aux usages courants du pays. Qu'il mette de côté tout esprit de critique et ne se pose pas en régénérateur des mœurs et des coutumes. Que *tous* soient aussi modestes dans leurs paroles que dans leurs actions et que la courtoisie, enfin, ne perde jamais ses droits entre "settlers."

A la condition qu'il satisfasse, en tout point, à ces recommandations, je prédis à l'émigrant le succès le plus complet.

Le Nord-Ouest Canadien n'offre pas seulement un champ nouveau d'activité et de travail à l'émigration européenne, il met à la portée des capitalistes un terrain d'action dont les ressources sont inépuisables.

Je n'ai pas à passer en revue les sources multiples de revenu que le capital, engagé avec discernement, pourrait y développer. *Tout* est à entreprendre dans cet immense pays, et j'ajouterai que, quelles que soient les entreprises poursuivies, elles réussiront infailliblement à la condition d'être conduites avec méthode et une prudente lenteur.

De toutes ces entreprises, pourtant, celles qui auront pour base la culture du sol ou l'exploitation des industries qui s'y rattachent, seront, d'ici à quelques années, les plus rémunératrices.

Il est important de ne pas perdre de vue, en effet, qu'une évolution économique d'une portée considérable se prépare. Cette évolution aura ses origines dans ce double mouvement qui se traduit, d'une part, par l'abaissement progressif du prix de la terre en Europe, et de l'autre, par la plus value constante de la propriété foncière en Amérique et particulièrement dans les nouvelles provinces du Canada.

Ce mouvement simultané et constant de baisse et de hausse dans la valeur de la propriété des deux côtés de l'Océan, est un indice certain de la crise qui se prépare.

Tandis qu'en Europe la terre est de toute part épuisée et ne répond au besoin de l'homme qu'à la condition d'être régénérée par l'addition d'engrais artificiels, excepté peut-être en Danemark, en Hollande et dans certaines régions de l'Angleterre ; au Canada, plus de 150,000,000 d'acres de terre noire, dont un demi siècle de culture ne saurait épuiser la sève, se donnent pour un prix nominal.

Tandis qu'en Autriche, en France, en Italie, le rendement moyen d'un acre de terre n'est plus respectivement que de 14, 17 et 9 minots de blé

et cela en dépit des sommes énormes enfouies dans la terre sous forme de fertilisants, au Manitoba, le sol vierge produit 25 minots par acre !

Au moment, enfin, où un tiers de la propriété foncière en Europe est en friche, chaque année, des centaines de milliers d'acres sont, de ce côté de l'Atlantique, ouverts à la culture.

Le moment n'est donc pas éloigné où le cultivateur européen voyant son cercle d'opérations se rétrécir autour de lui, comprendra que chaque coup de pioche donné sur la " prairie " par le " settler " américain creuse plus profondément l'abîme de ruine vers lequel il est infailliblement entraîné.

Les puissances continentales de l'Europe se sont émues de cet état de choses ; elles ont appelé à leur secours la protection sous toutes ses formes. Momentanément, le remède peut être efficace ; il ne saurait être, pourtant, qu'un palliatif.

Un tarif douanier ne saurait pas plus rendre à la terre sa vigueur, qu'il ne saurait, d'autre part, constituer une barrière infranchissable à des produits dont le coût de revient, dans leur pays d'origine, tend chaque jour à diminuer.

C'est au producteur européen à se protéger lui-même en faisant tourner à son profit la crise économique qui le menace. Qu'il étende, pour cela, son rayon d'action et vienne prendre position au centre même de la concurrence étrangère qui le ruine aujourd'hui.

Que le grand propriétaire foncier européen, en un mot, devienne, lui aussi, un producteur américain.

Cette transformation serait-elle impossible ? bien au contraire, si l'on en juge par ce que font, sous ce rapport, les anglais.

Un grand nombre de ces derniers exploitent ou font exploiter de vastes étendues de terres dans le Nord-Ouest Canadien. Ils ont payé, pour ces terres, de deux à dix dollars par arpent. Leurs frais d'exploitation sont restreints ; quant à leurs bénéfices, ils sont considérables. La moyenne de ces bénéfices est de 10 o/o et s'élève souvent à 20 et 22 o/o.

En devenant propriétaire dans le Nord-Ouest Canadien, le fermier ou le capitaliste d'Europe n'améliore pas seulement sa position présente ; en raison de l'augmentation constante de la valeur des terres, il opère un placement avantageux et sûr.

En 1890, la valeur, par acre, des terres cultivées dans le Manitoba était de neuf dollars environ. L'année suivante, cette valeur était estimée à dix dollars et quatre-vingt-cinq centins.

En 1890, dans la même province, 108,772 acres de terres nouvelles furent labourés ; en 1891, l'étendue des nouveaux terrains défrichés dans le cours de l'année était estimée à 178,350 acres.

En Europe, enfin, une inquiétude vague s'est emparée de tous les esprits. L'étude des pro-

blèmes sociaux les plus compliqués est à l'ordre du jour. Hommes d'état et économistes, bourgeois et travailleurs, ouvriers de la ville comme habitants des campagnes, chacun, à sa façon et selon ses intérêts, cherche à résoudre cette question formidable du socialisme qui s'élève, menaçante, en face de l'incrédulité et du scepticisme modernes dont elle est née.

Sur la " prairie ", au contraire, la seule préoccupation de chacun est de travailler pour assurer l'avenir. Les cœurs sont pleins de courage, parcequ'ils sont pleins de foi. Le socialisme, ne saurait, ici, avoir sa raison d'être, du moins dans ce qu'il peut avoir d'injuste et d'immoral, puisque la loi suprême du labeur nivèle dans ce pays toutes les classes de la société et que lamisère y est inconnue.

Les seules questions qui préoccupent les pionniers de l'ouest sont celles dont la solution intéresse leur prospérité future. Cette prospérité, ils comprennent qu'ils en sont les arbitres et qu'aucune loi, si bien faite qu'elle fût, ne saurait la promouvoir si eux, de leur côté, ne la préparaient par un travail de tous les instants et un attachement constant à leurs obligations sociales et morales.

LES TERRITOIRES

I

Avant de poursuivre notre route à travers la région des "prairies," il n'est pas sans interêt de donner au lecteur une idée de l'étendue de ce Nord-Ouest Canadien dont nous allons parcourir ensemble une des régions les plus fertiles.

En arrière du Manitoba, vers le nord-est, s'etend un immense district, celui de Keewatin; sa superficie dépasse celle de l'empire d'Autriche. Recouvert sur presque toute son étendue de forêts épaisses où le pin domine, ce territoire est appelé à devenir la grande réserve forestière du Manitoba lorsque la population de cette province aura atteint son maximum de densité.

A l'ouest du Manitoba s'étend le district de l'Assiniboine; sa superficie égale celle de la moitié de l'Espagne.

Au nord, les fertiles vallées des deux Saskatchewan forment une autre région distincte, d'une superficie égale à celle de l'Italie.

A l'ouest, enfin, de ces différents districts et s'étendant jusqu'aux pieds des Montagnes Rocheuses, en arrière desquelles se creusent les fertiles vallées de la Colombie Britannique, se déroulent les gras pâturages de l'Alberta dont la superficie dépasse celle de la moitié de la France.

Au nord de l'Alberta, les cent cinquante mille milles carrés de l'Athabaska offrent à l'immigrant que tenteraient les vastes solitudes à peine explorées, des terres qui ne le cèdent en fertilité qu'à celles du Manitoba et des plus riches zones des Territoires.

Toutes ces régions sont elles-mêmes enveloppées, au nord et à l'est, par plus de huit cent mille milles carrés de territoire couverts de forêts encore inexplorées, qu'arrosent de superbes fleuves et des lacs dont les proportions sont en rapport avec l'immensité du pays.

En 1881, la population des districts de l'Assiniboine, de l'Alberta et de la Saskatchewan, était évaluée à 25,515 âmes.

En 1891, l'accroissement de la population dans ces districts était de 16,524 âmes, donnant, en dix ans, une augmentation de 164.76 pour cent !

Depuis deux ans, la colonisation déborde rapidement au sud et au nord de la ligne du "Canadian Pacific". La compagnie, d'ailleurs, a tout fait pour favoriser ce mouvement, en ouvrant des voies ferrées qui se prolongent aujourd'hui jusqu'au centre des districts de la Saskatchewan et de l'Alberta.

Il y a une douzaine d'années le voyage, de Winnipeg aux Montagnes Rocheuses, prenait les proportions d'une véritable expédition. Il durait, en général, cinq semaines et se faisait, soit à l'aide des fameuses charrettes de la rivière Rouge dont j'ai déjà eu l'occasion de parler, soit à cheval. Il fallait emporter avec soi ses provisions, sa batterie de cuisine, ses armes, en un mot, tout un matériel de campement. Les voyageurs suivaient les "*trails*" ou sentiers de la prairie tracés par ceux qui les avaient précédés. De temps à autre, un "*buffalo*" se montrait à l'horizon ; cette rencontre causait d'autant plus de joie qu'à cette époque ces animaux avaient déjà presque entièrement disparu, massacrés par les Indiens avides de leur chair ou par les blancs qui convoitaient leur peaux. Enfin, après de longues journées de marche à travers la prairie sans fin, la longue file de charrettes et de cavaliers arrivait en vue des Montagnes Rocheuses, but du voyage.

Aujourd'hui le trajet de Winnipeg à Calgary se fait en trente-deux heures. La compagnie

place à la portée du voyageur toutes les délicatesses du confort moderne : bonne table, bons vins, lit moelleux, salle de bain, bibliothèque bien garnie. La nature, de son côté, déploie un luxe de mise en scène qui charme les yeux, occupe l'esprit et chasse l'ennui d'un bout à l'autre de la route.

En sortant de la province du Manitoba, la ligne du " Canadian Pacific " pénètre dans le district de l'Assiniboine qu'elle traverse de part en part, de l'est à l'ouest. Au double point de vue colonisateur et agricole ce district se divise en deux sections que la nature, d'ailleurs, s'est chargée elle-même de délimiter.

La partie est du district, qui s'étend de la frontière du Manitoba aux pieds du coteau de Missouri, forme la deuxième des trois " terrasses " successives qui s'échelonnent de Winnipeg aux Montagnes Rocheuses. Elle comprend, au nord, les vallées de l'Assiniboine, de la Qu'Appelle et de leurs tributaires ; au sud, celles de la "Pipstone," de la " Moose Mountain Creek," de la " Souris," et de la " Long Creek." Le pays présente les mêmes caractéristiques que le Manitoba. Le sol, pourtant, est plus léger quoique tout aussi fertile. Le terrain est plus accidenté, surtout vers le nord, plus boisé et particulièment favorable à la culture mixte. La colonisation du pays avance rapidement

Tandis qu'au sud, sur les bords de la "Pipstone" et de la "Souris," les établissements sont en grande partie occupés par des anglais ou des écossais, vers le nord, principalement dans la riche vallée de la Qu'Appelle, la population est mixte et comprend un élément Canadien-Français considérable.

Après avoir dépassé la petite ville de Moosemin qui est le centre d'un district agricole important, le train stoppe quelques instants à Whitewood. J'avais visité Whitewood il y a cinq ans; un magasin général tenu par un Canadien-Français, deux ou trois maisons, voilà, à cette époque, à quoi se réduisait ce "*settlement.*" Aujourd'hui, une petite ville s'étend des deux côtés de la voie ferrée, un élévateur a été construit non loin de la station et la culture a pris possession des terres environnantes.

Au sud de Whitewood, sur l'un des affluents de la rivière "Pipstone," une nombreuse colonie française s'est fondée il y a quelques années. On m'assure qu'elle prospère ; je le souhaite d'autant plus volontiers que ses promoteurs donneront ainsi un démenti à ceux qui vont disant que les Français ne savent pas coloniser.

Il est malheureusement vrai que quelques uns ont échoué dans leurs entreprises de colonisation. La faute en a toujours été bien moins à leur défaut d'énergie qu'à leur confiance trop

excessive en eux-mêmes. Le Français qui émigre apporte généralement avec lui un excédant d'enthousiasme qui lui joue, parfois, de mauvais tours. D'une intelligence plus vive que pratique, doué d'un esprit essentiellement assimilateur, il saisit rapidement les grandes lignes d'une entreprise sans en approfondir suffisamment le fond. Comprenant promptement, il exécute trop vite et c'est ainsi qu'il se trompe le plus souvent.

De plus, à l'opposé de l'Anglais, le Français, une fois sur la prairie, devient un véritable " sybarite". Je m'explique.

Chacun sait que les Anglais ont un grand amour pour le confort. Pourtant les jeunes gens de cette nationalité qui émigrent *sérieusement*, pour travailler et se créer un avenir, mettent de côté, une fois installés sur leur nouveau champ d'action, tout luxe qui entraînerait une dépense *stérile*. Ils se soumettent complètement aux usages du pays, vivent dans un "*log house*," et font cadrer leur vie avec celle de leurs voisins. Les Français, en général, font tout le contraire, et l'auteur de ces lignes a d'autant moins de scrupule à l'avouer qu'il en a fait sur lui-même l'expérience, sinon en pratique du moins en théorie. Le jeune Français qui s'installe pour la première fois sur la "prairie", plein de bonne volonté, d'énergie et d'espoir, songe, tout d'abord, à se construire une belle maison et à s'entourer de toutes les dou-

ceurs de la vie. Ceci fait, il pense à labourer son champ. Il se dit sans doute que la récolte a toujours le temps de mûrir, que la vie est courte et qu'il faut s'arranger pour la passer doucement même dans les solitudes de l'Ouest Canadien !

Il arrive ainsi que si l'existence passe doucement, l'argent ne suit pas cet exemple. Un jour arrive où la caisse se vide tout à coup, laissant à peine au jeune colon de quoi s'en retourner dans son beau pays de France.

Les membres de la colonie de Whitewood ont été plus pratiques, aussi le succès a-t-il couronné leurs efforts. Leur exemple est à suivre. Ils ont compris que l'avenir résidait dans le travail, l'économie, et l'esprit de suite, la constance, la vie régulière, et l'application à tirer parti des ressources naturelles du pays. On ne saurait trop les féliciter de s'être faits si énergiquement les champions de la colonisation française dans l'ouest.

Plusieurs sociétés anglaises ont fondé des colonies agricoles dans le district de l'Assiniboine. Toutes réussissent à souhait. La base de l'organisation de la plupart de ces colonies est fort simple. Les résultats obtenus sont satisfaisants. Une certaine étendue de terre est achetée et divisée en " lots " d'une superficie uniforme, 160 acres environ. Des émigrants de choix sont envoyés d'Angleterre pour occuper ces lots. Leur voyage est payé et, de plus, la

société leur fait une avance qui varie de quatre-vingt à cent vingt livres sterlings (de 2000 à 3000 frs). Pour garantir le remboursement de ce prêt, la société prend une hypothèque sur la propriété des colons et ceux-ci payent, annuellement, un intérêt de 6 °/₀ sur le montant de l'avance qui leur a été faite. Ce système de colonisation offre un avantage entre beaucoup d'autres : celui de grouper dans la poursuite d'un but identique des ressources et des énergies qui, livrées à elles-mêmes, se seraient peut-être usées dans un travail isolé, faute de moyens d'action suffisants. La grande force qui se dégage de l'esprit d'association est peut-être plus apparente en agriculture qu'en toute autre industrie. Bien compris et dirigé, cet esprit stimule l'émulation des fermiers, élargit leur champ d'opération et, en tout cas, ne devient jamais la source des dangers dont il est trop souvent l'origine en certains quartiers.

Il est à souhaiter, pour l'avenir du Nord-Ouest, que ces sociétés de colonisation se multiplient. Leurs constitutions peuvent varier selon le but que chacune se propose ; il reste toutefois certain que, dirigées avec fermeté et prudence, elles ne peuvent que favoriser le développement du pays, en formant une excellente classe de fermiers, en même temps qu'elles garantissent à leurs créateurs un placement de fonds avantageux.

Broadview et Indian Head que nous passons dans le courant de la nuit, sont deux centres de population importants.

A Indian Head, la ligne traverse la fameuse "*Bell farm*".

Cette ferme aux proportions colossales puisqu'elle a plus de *cent milles* carrés est une immense *manufacture de blé*. Cette exploitation est conduite militairement ; tous les travaux s'y font avec méthode et unisson. L'étendue des champs de blé est en proportion de celle de la ferme. Les sillons ont parfois des milles de longueur et lorsqu'un homme en a creusé deux dans sa journée, il a le droit de se reposer en tout acquit de conscience. Le petit cultivateur de nos vieux pays qui laboure patiemment et laborieusement son modeste morceau de terre, en poussant devant lui ses deux bœufs, n'en reviendrait pas si, par l'effet d'une baguette magique, on le transportait tout-à-coup sur l'une de ces grandes exploitations de l'ouest. Que dirait-il en voyant ces longues files de charrues, de faucheuses ou de moissonneuses, attelées de trois vigoureux chevaux, avec leur conducteur confortablement assis sur le devant de sa machine, attaquant de front des champs de deux à trois kilomètres carrés ! Peut-être comprendrait-il alors, en face de cette activité et de cette belle ordonnance du travail, comment il se fait qu'il ait tant de peine,

dans son pays, à lutter contre la concurrence que viennent lui faire, sur ses propres marchés, les producteurs du Nouveau-Monde.

C'est à la faveur d'un superbe clair de lune que j'entrevois, en passant, la jolie petite ville de Qu'Appelle. Un long convoi de chariots quitte la ville au moment où le train stoppe. Il se dirige vers le nord. Cette caravane de fermiers en marche sur la prairie qui se déroule à perte de vue, le ciel constellé d'étoiles, la clarté de la nuit, réveillent en moi de vieux et chers souvenirs. Je me rappelle les marches d'autrefois dans le désert, sous le beau ciel d'Afrique et je revis des sensations déjà anciennes, mais auquelles je suis resté profondément attaché.

La ville de Qu'Appelle est appelée à jouer un rôle important dans la colonisation du Nord-Ouest. Son développement a été rapide. La ville est le centre de ravitaillement de l'une des régions les plus fertiles de l'Assiniboine : la vallée qui porte son nom. Cette superbe vallée court de l'ouest à l'est dans une direction à peu près parallèle à la ligne du "Canadian Pacific". En 1885, j'en visitai la partie qui se trouve au nord de Whitewood.

Nous avions parcouru une trentaine de milles sur la prairie. C'était en novembre, le froid était sec. Tout-à-coup mon compagnon me dit : nous arrivons à la Qu'Appelle !—Je le regarde

étonné car, devant moi, la plaine, à perte de vue, se déroulait.

Prenez patience, ajouta-t-il, dans une demi-heure nous serons dans la vallée. Bientôt, à un mille environ en avant de nous, et perpendiculaire à notre direction, je distingue, sur la prairie, une longue dépression de terrain. Cette dépression, à peine perceptible tout d'abord, s'accuse davantage à mesure que nous avançons. Peu à peu elle s'élargit, se creuse ; la prairie, en arrière d'elle, paraît maintenant s'élever graduellement. Enfin, un dernier effort de nos chevaux et notre "*buck board*" s'arrête sur le bord supérieur d'une immense échancrure taillée à pic dans la prairie. Cette échancrure a plusieurs milles de longueur et une profondeur de quatre à cinq cents pieds environ. Nous dominons la partie la plus étroite de la vallée de la Qu'Appelle. Une descente de quelques minutes, par un chemin en colimaçon, qui serpente à travers les pentes boisées du versant sud de la vallée, nous conduit sur les bords d'un joli lac aux eaux profondes et transparentes.

La fertilité de la "Qu'Appelle" tient précisément à sa conformation topographique. Profondément encaissée dans la prairie et protégée des grands vents du nord et du sud par ces hautes falaises taillées à pic, son climat est relativement doux. Les labours, les semences,

les récoltes s'y font quinze jours plus tôt que dans les autres parties de l'ouest. L'élevage est en grande faveur parmi les cultivateurs, principalement celui des moutons. Ceux-ci demeurent sur les pacages la plus grande partie de l'hiver.

Cette conformation de la "Qu'Appelle" se retrouve, mais moins accentuée, dans celle des autres vallées du Nord-Ouest. Celles-ci sont presque toutes des *ravins* aux proportions gigantesques, lits desséchés de rivières géantes dont les fonds sont devenus des terres d'une merveilleuse fécondité.

Entre Qu'Appelle et Regina, la physionomie de la prairie se modifie. Celle-ci s'élève graduellement. La ligne, décrivant de longs circuits, remonte les premières pentes du coteau du Missouri dont les hauteurs se dessinent vaguement à l'horizon, vers la droite. Bientôt le train s'engage sur une plaine unie, plateau immense qui s'étend vers l'ouest jusqu'aux "Dirt Hills" et au milieu duquel est située la capitale des Territoires, Regina.

La ville, construite toute en bois, a bonne apparence. Elle est le siège du gouverneur des Territoires du Nord-Ouest et le quartier général de la "Police montée."

La "Police montée" est un corps de troupes chargé de faire la police de la "prairie". Elle se compose d'un millier d'hommes environ et

se recrute par engagements volontaires. Elle a rendu et elle rend tous les jours de nombreux services à la colonisation du pays en exerçant une vigilante surveillance sur les rodeurs et en maintenant sur leurs " réserves " les nombreuses bandes d'indiens disséminées sur les Territoires. Les officiers et les hommes de la " Police montée " s'acquittent avec zèle de la mission qui leur est confiée. Il convient de dire, pourtant, que cette mission leur est largement facilitée par le bon esprit qui règne, en général, au milieu des populations blanches et indigènes. Le calme absolu dont jouit le pays est en partie le fruit de l'œuvre séculaire des missions. L'apôtre a toujours devancé, sur la prairie, le soldat, et en soumet tant les âmes à l'autorité divine les a préparées à accepter celle des hommes.

Les indiens ! je n'étonnerai personne en disant que beaucoup d'européens et non des moins instruits croient aisément qu'on les rencontre au Canada tels que les a décrits, dans ses romans, Fenimoore Cooper.

Il n'y a pas bien longtemps qu'une charmante femme de Montréal me racontait, à ce sujet, une jolie anecdote.

Elle se trouvait en France, il y a quelques années, et passait une quinzaine de jours dans un vieux chateau du Midi. Très fêtée en raison de sa beauté et du charme de sa conversation

qu'un léger accent de terroir rendait encore plus captivante, elle s'attacha particulièrement à une bonne et vénérable dame qui la comblait de prévenances. Cette excellente femme, de son côté, s'attachait à ses pas avec une obstination singulière. Un jour enfin, profitant d'un instant où elle se trouvait seule auprès d'elle, la douairière s'approcha tendrement de son amie et lui prenant les mains :

— Voulez-vous me faire un grand plaisir, chère madame ?

—Mais, certainement, si cela m'est possible, répondit notre canadienne.

— Oh, ma demande va vous paraître si singulière que, vraiment, je n'ose... ! enfin, tenez, riez si vous le voulez, mais j'ai une envie folle, folle entendez-vous, de vous entendre parler *sauvage !*—

Je vous laisse à penser la stupéfaction de Madame X...... qui m'avoua qu'elle ne sut répondre à cette supplique que par un éclat de rire qui dure encore.

Sur la plateforme de la station de Régina quelques indiens, précisément, se tiennent groupés dans un coin. Accroupis sur leurs talons, enveloppés dans de longues couvertures de laine qu'ils ramènent frileusement sur leur poitrine, ils offrent en vente aux voyageurs de menus objets fabriqués par eux.

Ils n'ont rien de redoutable dans leur apparence, ces descendants, quelque peu dégénérés de " l'Oiseau Noir " et de " l'Œil de Faucon ! "

Il en est un qui porte des lunettes bleues !—Il se promène le long du train tenant à la main une paire de cornes de buffle montées avec originalité et qu'il s'efforce de placer. Il paraît malade, sa démarche est indécise. Il va de groupe en groupe, ne soufflant mot, tendant simplement l'objet qu'il voudrait vendre. Il ne peut y réussir et n'en a pas l'air autrement désappointé.

Dans le fond de mon cœur, je plaignais ce malheureux et en lui toute sa race. Dieu avait fait de l'indien le souverain des plaines du Nouveau-Monde ; la colonisation survint qui le déposséda de ses droits. Se révoltait-il contre l'oppression des envahisseurs de son pays ? Au nom de la civilisation on le massacrait, comme dans le sud. Disputait-il son bien à la convoitise des traitants ? On le gorgeait *d'eau de feu*, afin d'en avoir plus facilement raison !—En un mot, cette civilisation, mère de tous les progrès, n'eut, pendant des siècles, qu'un objectif dans certaines portions de l'Amérique : faire disparaître les premiers possesseurs du sol en les anéantissant physiquement et moralement.

Au Canada, les choses se sont passées autrement et, comme je l'ai déjà signalé, la religion a fait entendre en faveur des Indiens sa voix de

miséricorde. Aussi a-t-elle réussi, d'une part, à calmer les esprits, et, de l'autre, à promouvoir, avec l'aide du gouvernement, le bien-être et l'instruction au milieu des tribus indiennes de la Puissance.

Le premier pas fait par le gouvernement dans ses efforts pour relever la condition morale des indiens a été de les placer sous le contrôle d'agents spéciaux chargés de les surveiller et d'éveiller en eux, avec l'aide des missionnaires, des notions élémentaires de civilisation. Après avoir délimité les territoires sur lesquels chaque tribu devait résider, il a pourvu à leur subsistance en leur faisant régulièrement distribuer des rations de vivres. Il suppléait ainsi à leurs besoins immédiats et les habituait peu à peu, et malgré eux, à une vie sédentaire. La tâche des agents était difficile et ingrate ; plus d'une fois ils durent mettre à contribution toute leur énergie, pour contenir, dans les limites qui leur avaient été assignées, ces turbulents enfants de la prairie accoutumés à parcourir en maîtres ses immenses solitudes. Plusieurs années s'écoulèrent pendant lesquelles les indiens, maintenus par la force sur leurs " réserves ", y vécurent paresseusement, chassant peu et vivant uniquement de ce que leur fournissait le gouvernement. Puis, à la longue, une réaction se produisit ; l'effervescence des sauvages se calma. L'heure de la soumission était venue. C'est cet

instant qu'attendait le gouvernement pour mettre à l'essai un projet qui ne tendait à rien moins qu'à transformer complètement les conditions d'existence des indigènes de la Puissance. Ce projet consistait à faire de ces anciens coureurs de la prairie des agriculteurs, puis des colons et à les faire participer, ainsi, au développement du pays.

Des inspecteurs furent nommés avec la mission d'enseigner aux sauvages les premières notions de la culture. Le gouvernement, en même temps, distribuait parmi les tribus des grains de semence, des instruments aratoires, des animaux et tout ce que nécessitait la culture de la terre.

Les débuts furent difficiles. Il fallait vaincre tout à la fois la paresse, l'ignorance et par-dessus tout les superstitions de cette nouvelle classe de colons.

Les chiffres suivants justifient amplement l'initiative prise par le gouvernement.

En 1881, les 20900 indiens répartis entre le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest, cultivaient à peine 3000 acres de terre ; ils possédaient environ 5000 têtes de bétail et employaient 12000 instruments aratoires de toutes catégories.

En 1889, dans les mêmes régions, la population indienne s'élevait à 24522 âmes. Elle avait cultivé 12067 acres de terre ; possédait un peu

plus de 13000 animaux et employait 33516 instruments aratoires.

Dans cette même année 1889, ces indiens récoltèrent 79000 minots de grains et 108000 minots de pommes de terre ou de racines diverses ; 19000 bottes de foin furent recueillies par eux.

Enfin, en 1890, à l'exposition annuelle de la société d'agriculture d'Assiniboine, le premier prix de culture du blé fut décerné à un sauvage de la réserve de Crooked Lake.

" Il est ridicule et injuste, me disait un " agent attaché aux sauvages, d'attaquer la poli- " tique du gouvernement fédéral à l'égard des " indiens de la Puissance. Cette politique est " essentiellement favorable aux intérêts de la " population indigène et contribuera, dans une " large mesure, à assurer la colonisation de cer- " taines portions du pays, très-fertiles, mais où " l'immigration n'aurait jamais songé à pénétrer " par crainte, précisément, de se trouver en con- " tact avec les sauvages. La tribu que j'ai sous " mon contrôle est une des dernières qui se soient " résignées à demander au travail manuel des " moyens d'existence. Vous seriez étonné de " visiter leur " réserve " aujourd'hui. Beaucoup " d'entre mes sauvages se sont construits de " bonnes habitations, des étables et cultivent " au moins aussi bien qu'une foule de " settlers " " européens nouvellement arrivés dans le pays.

" Il y a certainement des paresseux parmi eux, " mais où n'en trouve-t-on pas!—Un fait prou- " vera mieux que tout ce que je pourrais vous " dire l'excellence du système préconisé par " le gouvernement. Au début de sa mise en " application, les sauvages de chaque " réserve " " cultivaient leurs terres en commun. Ils s'ac- " quittaient de leur tâche par nécessité beau- " coup plus que par goût. Mais l'influence bien- " faisante du travail n'a pas tardé à produire " son effet et, le succès aidant, un certain nombre " d'indiens se sont mis à cultiver pour leur " propre compte. Ces indiens sont devenus " de véritables cultivateurs, avec leur propriété " à eux, leurs animaux, leurs instruments ara- " toires. Ils savent faire un marché, défendre " leurs intérêts, et ont, pour toujours, aban- " donné leur vie errante d'autrefois."

Le gouvernement ne s'est pas seulement préoccupé d'assurer les conditions d'existence matérielles des indiens, il s'est également appliqué à hausser leur niveau moral en développant leurs facultés intellectuelles. Des écoles élémentaires ou industrielles ont été créées sur plusieurs points du territoire. Une mesure aussi sage qu'éclairée a placé la direction de ces établissements entre les mains des missionaires catholiques ou protestants du pays. Dans ces écoles, on apprend aux enfants des indigènes à lire, à écrire, à compter et on les met en mesure de

faire l'apprentissage des différents métiers dont la connaissance pourrait leur être de quelque utilité dans la vie. Au début, les indiens ont manifesté de la répugnance à envoyer leurs enfants à ces écoles. Pourtant, dans cette occasion également, leur bon sens a eu raison de leur apathie. Aujourd'hui, ces écoles sont fréquentées par de nombreux élèves dont quelques-uns sont devenus d'habiles ouvriers. En 1881, dans les Territoires du Nord-Ouest et le Manitoba, 971 enfants sauvages fréquentaient les écoles. En 1887, ce nombre s'élevait à 2687 et en 1890, à 3268. En somme, le gouvernement canadien, loin de vouloir anéantir la race autochtone du pays, a fait tout en son pouvoir pour relever sa condition. Il a mis à la portée de ses individus toutes les ressources de la civilisation au lieu d'emprunter à celle-ci des armes pour les anéantir. Ce qui se passe aujourd'hui affirme l'excellence de la méthode qu'il a préconisée, et l'avenir, sans aucun doute, saura tenir compte à la nation canadienne du grand acte de philanthropie que ses chefs ont accompli en son nom.

C'est de Regina que part l'embranchement du "Canadian Pacific" qui a ouvert, depuis l'année dernière, à la colonisation, les fertiles régions arrosées par la rivière Saskatchewan. Cette nouvelle ligne met à la portée de l'immigration un territoire dont les ressources multiples

diffèrent de celles de la prairie que nous venons de parcourir.

Le district de la Saskatchewan est boisé, abondamment pourvu d'eau et son climat est généralement plus doux que dans les autres parties du Nord-Ouest, à l'exception de l'Alberta, pourtant. Tandis qu'à Winnipeg, par exemple, la température moyenne de l'hiver est de 2° au dessus de zéro, à Battleford, sur la rivière Saskatchewan, la température moyenne, pendant les mois de janvier, février et mars, est de 12 degrés au-dessus de zéro. La configuration particulière du terrain, la nature de son sol, la grande richesse de ses prairies naturelles, rendent ce district éminemment propre à la culture mixte. Les immigrants peu aisés devraient porter leurs regards de ce côté. En raison de l'ouverture comparativement récente du pays, ils auraient plus de latitude dans le choix de leurs " homesteads " en même temps que l'abondance du bois de construction diminuerait dans une large mesure leurs premiers frais d'installation.

Prince-Albert est le chef-lieu de ce district. La petite ville est située sur la branche nord de la Saskatchewan. La colonisation s'y développe rapidement. La population de la région est en grande partie composée de Métis et de Canadiens-Français.

La rivière Saskatchewan est ouverte à la navigation sur presque tout son parcours. De

petits bateaux à vapeur y font, dès aujourd'hui, un service régulier. Ils mettent en communication, pendant six mois de l'année, tous les " *settlements* " disséminés sur une étendue de plus de 800 milles.

J'ai eu l'occasion de signaler la rapidité avec laquelle la compagnie du " Canadian Pacific " avait poursuivi les travaux de construction de sa ligne au nord du lac Supérieur. Sur la prairie, c'est-à-dire entre Winnipeg et le pied des Montagnes Rocheuses, elle ne fut pas moins active. Les renseignements suivants méritent d'être publiés, ils expliqueront en même temps la raison du prompt développement du Manitoba et du Nord-Ouest.

La compagnie, sur cette portion de sa ligne, avait à construire 962 milles de chemin.

En 1881, elle livrait à la circulation 165 milles. En 1882, 419 ; en 1883, 376 milles. En 1882, dans une période de sept semaines, soit en 42 jours, 134 milles furent construits. Les travaux, à cette époque, avançaient à raison de 3¼ milles par jour (cinq kilomètres environ.) Cette rapidité fut dépassée en 1883. Au cours de cette année, les ouvriers, en 48 jours, complétèrent 166 milles de chemin. La moyenne du travail accompli, par journées, était de 3½ milles (un peu moins de six kilomètres.)

Pendant toute la durée des travaux, les ouvriers chargés de la pose des rails suivaient de

près ceux qui construisaient la voie. L'énergie était dans tous les cœurs. Chacun avait hâte de compléter l'œuvre entreprise. Les directeurs de la ligne se mêlaient aux travailleurs et leur présence stimulait leur zèle. La rapidité d'exécution des travaux ne nuisait pas à leur solidité. Du premier jour, la ligne fut construite de façon à mériter les éloges des ingénieurs des deux mondes qui sont venus l'inspecter.

Une moyenne de 16300 mètres cubes de terre par mille fut employée au remblayage de la voie. Ces remblais, dont on aurait pu au besoin se passer sur tout le parcours de la prairie, furent adoptés à seule fin d'éviter les amoncellements de neige sur la voie et de pratiquer le moins possible de tranchées. Ces tranchées fussent devenues, en hiver, de véritables réservoirs où cette neige, poussée par le vent, fût venue s'engouffrer et arrêter la marche des trains. Ces remblais permettaient également de donner au chemin un minimum de pente. L'inclinaison moyenne de la ligne, entre Winnipeg et les montagnes, est de 40 pieds environ par mille, soit de 1 pied par 132 pieds.

Pour se faire une idée exacte de la merveilleuse rapidité avec laquelle tous ces travaux furent conduits, il ne faut pas perdre de vue qu'ils s'exécutèrent au milieu d'un pays absolument désert et dans lequel les ouvriers s'enfonçaient chaque jour plus profondément.

Pourtant le service des approvisionnements était si bien combiné que pas un seul jour les travailleurs ne manquèrent du nécessaire pendant les trois années que durèrent les travaux.

Tous les cent vingt milles, des magasins, des abris pour les locomotives, des voies d'évitement pour les trains, des ateliers de réparation, des dépôts de charbon et des réservoirs d'eau étaient installés et le télégraphe précédait toujours les ouvriers.

A mesure qu'une section de cent milles était achevée, tout le service du matériel et des approvisionnements se portait en avant. Les habitations des ouvriers étaient démontables. Au premier signal elles étaient jetées à bas, chargées sur des wagons numérotés et, en une journée, étaient réédifiées sur un nouvel emplacement à cent milles plus loin.

Le plateau de Regina passe pour aride et impropre à la culture. C'est là une erreur qu'il convient de dissiper dans l'intérêt du pays. L'aridité de la plaine n'est qu'apparente. En quelque endroit que la charrue s'attaque à la croute superficielle, la retourne et met à jour les couches inférieures du sol, la terre présente toutes les apparences de la plus grande fertilité. Elle est éminemment propre à la culture des céréales, du blé en particulier.

Afin de s'assurer de la valeur agricole des terres que le chemin de fer allait traverser, la

compagnie du "Canadian Pacific", dès le début de ses opérations dans cette partie de l'ouest, créa plusieurs fermes expérimentales. Les résultats obtenus donnèrent raison aux prévisions du Dr Macoun qui fut chargé de les établir. Les récoltes obtenues sur ces différentes fermes furent abondantes, les grains recueillis d'une belle qualité.

Sur quelques points du plateau, la terre est légèrement alcaline. Au dire du professeur Macoun, l'adjonction d'engrais naturels donnera à ces terres une fertilité qui dépassera celle des terrains les plus réputés du Manitoba. D'ailleurs, monsieur Macoun, dans un rapport fort habilement motivé, affirme que la plaine de Regina deviendra le grenier à blé du Canada lorsque la culture aura épuisé les terres si fertiles aujourd'hui, du Manitoba et de l'Assiniboine de l'est.

Hier encore, sur ces plaines que la civilisation envahit graduellement aujourd'hui, d'immenses troupeaux de bisons erraient à l'aventure. Les "*trails*" ou sentiers que le voyageur aperçoit parfaitement tracés encore sur la prairie étaient les chemins que ces animaux suivaient dans leurs migrations annuelles à la recherche de pâturages plus verts. Le nombre de ces troupeaux était incalculable ; chacun d'eux comptait parfois plus de quarante mille têtes. Les vieux missionnaires catholiques du Nord-Ouest

m'ont assuré avoir vu, pas plus tard qu'en 1877, quelques-uns de ces troupeaux couvrant la prairie jusqu'aux limites de l'horizon. Chaque année, à l'époque des " grandes chasses ", toutes les tribus indiennes disséminées sur les territoires du Nord-Ouest attaquaient à la fois ces énormes mais paisibles animaux. C'était d'un bout à l'autre de la prairie un massacre général. Chaque indien tuait pour le plaisir de tuer. La provision de viande faite pour l'hiver, la poursuite continuait. Des nuées de cavaliers s'abattaient sur les troupeaux affolés. Ceux-ci avaient beau fuir, partout ils rencontraient leurs deux implacables ennemis : l'indien et le marchand de fourrures. Cette guerre acharnée et cruelle ne se termina que par la disparition complète des "buffalos." Cette disparition fut brusque, presqu'instantanée. D'une année à l'autre, vers 1878, le bison ne reparut plus. Seuls, aujourd'hui, les squelettes disséminés à profusion sur la prairie, rappellent aux voyageurs leur existence. Que sont devenus les débris de ces troupeaux immenses ? c'est là, sans doute, l'un des secrets de l'avenir du pays. Peut-être, en effet, se sont-ils réfugiés dans les vastes solitudes des forêts du nord, d'où un jour ils feront, de nouveau, irruption sur la "prairie" ?—Quoi qu'il en soit, la disparition subite du " buffalo " demeure un mystère que la guerre acharnée qui a été faite à sa race ne suffit pas seule à expliquer.

Le plateau de Regina passe à bon droit pour le ressort favori des sportsmen.

Nous longeons plusieurs lacs où le gibier abonde. Sur leurs bords, poules d'eau, canards, oies sauvages, pélicans, pluviers, s'ébattent par myriades. Toute cette gent ailée paraît vivre dans la plus complète intimité.

De temps à autre, une antilope passe à portée de notre regard. Elle s'arrête un moment, et jette sur notre train un regard effaré. Quelques "coyottes", effarouchés par notre passage, se glissent furtivement entre les hautes herbes et se dérobent à la vue, dans la "*coulée*" la plus proche.

Comme une voile à l'horizon attire sur le pont tous les passagers d'un steamer, l'apparition, sur la prairie, du moindre être vivant, suffit pour éveiller longtemps la curiosité de ceux qui parcourent à toute vapeur les solitudes de l'ouest.

II

La délimitation territoriale actuelle des provinces ou des districts du Nord-Ouest Canadien est toute de convention. Elle ne tient compte ni de la topographie générale du pays, ni de la diversité des climats. Le jour où ces immenses territoires seront près d'atteindre leur complet développement, la nécessité s'imposera d'en circonscrire, d'une manière plus rationelle, les différentes régions. Ce jour venant, les hommes chargés de refondre la carte politique du Nord-Ouest n'auront qu'à se laisser guider par les indications de la nature. Celle-ci, en effet, n'a pas seulement destiné cette portion du Canada à devenir le premier pays agricole du monde ; elle a eu soin, également, d'établir entre chacune de ses grandes divisions des frontières naturelles qui délimitent exactement les zones territoriales soumises aux mêmes influences climatériques. La nature prévoyait sans doute l'époque où, sur cette moitié d'un continent fécondée par le labeur de plusieurs générations de colons, surgiraient, dans leur forme définitive, de nouvelles nationalités indépendantes les unes des autres.

C'est ainsi que l'Assiniboine cessera d'exister comme région distincte et que le haut coteau du Missouri servira de base à la nouvelle constitution politique de l'ouest.

Le Manitoba englobera dans ses nouvelles frontières tout l'est du district de l'Assiniboine, confondant dans une même unité des territoires identiques sous le rapport du climat et de la nature du sol. Pour des causes semblables, l'ouest de l'Assiniboine ne fera qu'un avec les plaines de l'Alberta du sud, tandis que le nord de ce district réuni à celui de la Saskatchewan formera une province parfaitement distincte des deux autres tant par ses conditions climatériques que par la diversité de ses ressources naturelles.

Dans cette reconstitution du Nord-Ouest, le Manitoba demeurera le grenier à blé du monde pendant que l'Alberta deviendra le centre le plus important de la production de la viande dans l'Amérique du Nord.

Les vallées des deux Saskatchewan, avec leurs incalculables ressources forestières, leurs puissants pouvoirs d'eaux, leurs riches gisements carbonifères et aurifères semblent destinées, d'autre part, à contenir les centres industriels les plus prospères du Grand Nord Américain.

Il ne faut pas perdre de vue, pour embrasser dans toute son ampleur l'avenir prodigieux réservé au Nord-Ouest Canadien, que lorsque le

progrès battra son plein dans le Manitoba, l'Alberta et la Saskatchewan, d'autres territoires aussi vastes, aussi fertiles que ces provinces mais situés, comme nous l'avons vu, plus au nord, ouvriront, à leur tour, leurs portes, à un courant nouveau d'immigration.

Un siècle, peut-être, s'écoulera avant que le peuplement de ces immenses régions soit un fait accompli. Pendant cinquante années ou moins, en raison de la fertilité prodigieuse du sol, la production de la terre dépassera dans une large mesure les besoins de la consommation locale. De jour en jour, les voies de communication deviendront plus nombreuses sur toute l'étendue du territoire, les moyens de transport plus rapides, plus directs et partant plus économiques. Le surplus de cette production se dirigera plus abondant vers les marchés européens où il viendra déjouer les théories les plus subtiles, les plans les mieux combinés de la protection. Aucune loi humaine ne saurait enrayer la transformation économique qui se prépare. Transformation dont nul ne peut, dès aujourd'hui, prévoir toutes les conséquences.

Les nations du vieux monde ont successivement épuisé le sol sur lequel elles vivaient depuis des siècles, mais des terres nouvelles sollicitent aujourd'hui leur attention de ce côté de l'océan et les lois les plus restrictives ne sauraient empêcher, tôt ou tard, leurs enfants de

venir s'en emparer. N'est-il pas permis d'affirmer que le salut d'une portion considérable de la population agricole de l'Europe se trouve au Nouveau-Monde ? A la classe, trop nombreuse, hélas ! des agriculteurs ruinés par la concurrence, la stérilité des terres et la dépréciation de la valeur des denrées, la Providence ouvre la moitié d'un continent d'une incomparable fertilité. La question sociale sera en partie résolue le jour où cette classe de la population européenne, emportant avec elle ses pénates, viendra planter de nouvelles racines sur les plaines de la libre Amérique. Alors, sous l'action bienfaisante d'un travail rémunérateur, disparaîtront, pour un temps du moins, les rivalités et les haines qu'engendre, aujourd'hui, en Europe, la misère, conséquence naturelle de l'exiguité des salaires.

Certains gouvernements s'efforcent, par tous les moyens en leur pouvoir, d'enrayer l'émigration dans leurs pays respectifs, tandis que, d'autre part, leurs législateurs sont impuissants à mettre le pain à la portée de toutes les bouches. Leurs tentatives seront déjouées par une sagesse supérieure à la leur.

Comment, en effet, nier l'intervention providentielle dans cette coïncidence qui met à la portée des classes laborieuses de l'Europe un champ nouveau d'activité et de travail, au moment précis où les questions sociales de l'ordre le plus grave mettent en danger l'exis-

tence même des Etats en apparence les plus solides !

L'exemple de l'Angleterre, d'ailleurs, n'est-il pas là pour prouver qu'une émigration sagement conçue et contrôlée avec soin ne saurait en rien diminuer les forces intérieures d'un pays dont la population serait trop dense ?

La Belgique a si bien compris cette pensée que son gouvernement se préoccupe, à l'heure actuelle, d'établir sur de solides bases un courant d'émigration régulier vers le Canada.

Il est hors de doute que cette politique contribuera puissamment à hâter la solution des problèmes sociaux qui agitent, dans ce pays, les esprits depuis si longtemps.

La plaine immense qui se déroule du versant ouest du coteau du Missouri aux pieds des Montagnes Rocheuses, et que traverse, de part en part, la ligne du " Canadian Pacific ", forme l'un des plus riches champs d'élevage de l'Amérique du Nord. Cette plaine enserre dans ses limites la partie sud-ouest du district de l'Assiniboine et le sud de celui de l'Alberta. Sa superficie dépasse 65000 milles carrés. De nombreuses rivières l'arrosent : la Saskatchewan, la Bow River, la Belly River, etc. Une foule de cours d'eaux secondaires qui prennent naissance dans les Cypress Hills ou les innombrables gorges des Montagnes Rocheuses la sillonnent dans tous les sens.

Sur toute son étendue, la prairie est recouverte d'une herbe particulière qui en constitue la principale richesse. Les habitants du pays lui ont donné le nom de " buffalo grass." Le bois se trouve en abondance le long des cours d'eau, et le sous-sol, enfin, sur toute l'étendue de la prairie, contient de riches gisements carbonifères qui deviendront, d'ici à quelques années, une des plus importantes sources de revenu du pays.

Au milieu de ces prairies naturelles, errent, d'un bout de l'année à l'autre, d'immenses troupeaux de chevaux, de bœufs et de moutons. A ces troupeaux, la nature, comme nous venons de l'indiquer, fournit une nourriture abondante et substantielle, à la reproduction de laquelle elle se charge elle-même de pourvoir.

Sur cette prairie presque illimitée, le climat est tempéré. A Medicine-Hat, à Calgary, à McLeod, les trois centres de population les plus importants de cet immense district, la température moyenne de l'hiver, en janvier, février et mars, est respectivement de 13, 12 et 21 degrés Fahrenheit au-dessous de zéro. La hauteur de la couche de neige ne dépasse presque jamais huit pouces.

La douceur relative du climat est due à l'action bienfaisante d'un vent connu sous le nom de " *chinook.*"

Le " *chinook* "est une brise chaude qui s'élève à certaines époques de l'année sur les côtes du Pacifique, franchit les Montagnes Rocheuses

et balaye les prairies de l'Alberta et de l'ouest de l'Assiniboine. En quelques jours, parfois en quelques heures, sous ses tièdes effluves, la neige disparaît, la température se modifie et s'élève de plusieurs degrés.

Antérieurement à la construction du "Canadian Pacific", toute la région du "Dominion" que nous traversons en ce moment était fermée à la civilisation et au progrès. Seuls, les indiens, quelques traitants de fourrures et les missionnaires en parcouraient les vastes solitudes. Il y a dix ans à peine, la route la plus courte pour se rendre dans ces parages passait par les Etats-Unis. Les voyageurs à destination des prairies de l'ouest, qu'un long trajet en canot par les grands lacs effrayait, se rendaient en chemin de fer, à Bismark, dans l'Etat du Dakota. De là ils s'embarquaient sur un steamer et remontaient le haut Missouri jusqu'au Fort Benton. De ce fort, ils continuaient leur voyage à travers la prairie, par caravane.

Aujourd'hui, en quatre jours, ces voyageurs peuvent se rendre de Montréal à Calgary !

La vue qui se déroule à gauche de la voie ferrée entre Swift Current, première station des districts "*ranchers*" et Medicine Hat fait bien vite oublier l'apparente aridité du haut plateau de Régina.

Dans le lointain, vers le sud, les "Cypress Hills" détachent leur masse sombre sur l'ho-

rizon bleu du ciel. On distingue facilement leurs gorges profondes et les belles forêts de pins qui en recouvrent le versant nord. Entre la base de ces montagnes et la ligne du chemin de fer, s'étendent de gras pâturages où, par intervalles, apparaissent de nombreuses troupes de chevaux autour desquelles galopent quelques "*cow boys*" montés sur des poneys du pays. Parfois le train passe au travers d'innombrables bandes de moutons que le bruit du convoi ne semble nullement effrayer.

De distance en distance, quelques fermes, entourées d'arbres, apparaissent. Ces fermes prouvent, ce que l'on ignore assez généralement, c'est que le terrain, dans l'ouest de l'Assiniboine, est aussi favorable à la culture du grain qu'à l'élevage. Pourtant les classes moyennes de l'immigration, c'est-à-dire celles formées par les petits fermiers, et les colons de moyens modestes, ne se dirigent pas aussi volontiers de ce côté que vers le Manitoba et les vallées situées à l'est du côteau du Missouri. Cela tient à ce que les ressources de cette région ont été, jusqu'ici, imparfaitement mises en lumière. On s'est trop attaché, peut-être, à promouvoir l'industrie de l'élevage au détriment de la culture mixte. C'est ainsi que, bien à tort, l'impression s'est répandue parmi les classes immigrantes qu'au delà de Régina la terre était impropre à la culture des céréales.

Une grande compagnie anglaise "The Canadian Agricultural Coal and Colonization Company" s'est chargée de détruire ces préventions. De la station de Rush Lake à celle de Calgary, sur un parcours de 350 milles, cette compagnie a fondé onze centres agricoles de premier ordre. Chacun de ces centres comprend 10000 acres de terre environ et une ferme qui est, dans son genre, un modèle. Sur chacune de ces fermes, la compagnie pratique la culture mixte sur une large échelle. Les succès qu'elle a obtenus cette année constituent la meilleure réponse qui se puisse faire à ceux qui mettent en doute l'avenir de la culture du grain dans cette portion du Nord-Ouest Canadien.

J'ai été à même d'examiner des échantillons de blé, d'orge et d'avoine récoltés sur quelques-unes des fermes de la compagnie, leur qualité ne le cède en rien à celle des plus beaux échantillons de céréales que j'ai pu me procurer dans le Manitoba. La moyenne de rendement de chacune des fermes a été, cette année, d'environ 8000 minots. Mr Stone, le très intelligent et aimable "general manager" de la compagnie m'a assuré qu'il serait en mesure de vendre, cet hiver, cent mille minots de grain, déduction faite des approvisionnements nécessaires pour l'entretien du bétail à l'engrais.

La compagnie possède environ 1000 chevaux, 7000 bêtes à cornes, 25000 moutons et 800 pour-

ceaux. Elle a vendu, cette année, 120000 livres de laine ; 260 poulains et 1500 veaux sont nés sur ses fermes.

J'aurai l'occasion, en parlant de Calgary et des industries nouvelles qui s'y développent chaque jour, de reparler de cette puissante compagnie. Qu'il me suffise de remarquer ici que les promoteurs de cette entreprise, tout en se réservant des bénéfices considérables, travaillent pour l'avenir du pays. Leur esprit d'initiative fera plus pour en accélérer la colonisation que les plus enthousiastes descriptions.

Le long de la voie ferrée, mon attention avait été attirée, plus d'une fois, par la vue de jardins fort bien tenus et dans lesquels croissaient une foule d'arbustes d'essences différentes. Ces jardins sont, paraît-il, une innovation de la compagnie du " Canadian Pacific." Celle-ci, en effet, non contente d'ouvrir au progrès le Nord-Ouest Canadien a voulu contribuer, dans la plus large mesure possible, au développement de sa prospérité. Ces jardins sont ouverts aux colons des environs. Ceux-ci peuvent, à leur guise et sans qu'il en leur coûte rien, venir y puiser des notions d'arboriculture et se rendre compte, en même temps, de l'importance qu'il y a pour le pays à ce que son reboisement soit poursuivi avec méthode et intelligence.

Le gouvernement fédéral, de son côté, n'épargne aucun effort pour favoriser ce reboisement. Par l'entremise d'agents spéciaux il fait distribuer, gratuitement, aux colons qui en font la demande, des plants ou des graines d'arbres forestiers. Cette année, 1300 paquets de ces plants et 14000 sacs de ces graines ont été répartis sur toute l'étendue du Nord-Ouest. L'Etat a été plus loin, il a fixé, annuellement, un jour de réjouissances publiques qu'il désigne sous le nom d' "*arbor day*." Ce jour là, d'une extrémité à l'autre du Dominion, des millions d'arbustes sont plantés en grande solennité, sous l'œil aussi paternel que vigilant des autorités locales.

Certaines personnes se sont élevées contre cette coutume, lui trouvant une trop grande similitude avec *certains usages de l'antiquité !* Toute opinion, en Amérique surtout, ayant de droit sa place au soleil, je dirai franchement, quant à moi, que la célébration de l' "*Arbor day*" me paraît être une manifestation originale, peut-être, mais en tout cas éclairée de "*practical patriotism*".

Rien de plus curieux, d'ailleurs, et de plus touchant dans sa simplicité que cette fête, telle qu'elle se pratique dans certains villages du Nord-Ouest. Chacun a revêtu ses habits des grands jours. La municipalité, le maire en tête, préside à la cérémonie. On commence, d'abord,

par planter des jeunes arbres dans les rues qui n'en sont pas déjà dotées. Ces arbrisseaux sont apportés en grande pompe ; quelques uns sont tout enrubannés. Des discours sont prononcés où l'avenir de la localité est "*boomé*" au milieu d'un déluge de phrases ronflantes. Cette partie officielle du programme terminée, chaque citoyen agit pour son propre compte et ajoute, en famille, quelques pousses nouvelles au bosquet qui entoure déjà sa maison. Puis on banquette entre voisins, chacun se félicitant d'avoir contribué, dans sa mesure, à l'embellissement et à la salubrité de sa petite localité. Ces braves colons pourraient, en somme, passer plus mal leur temps.

Toute la région qui s'étend entre le coteau du Missouri, à l'est ; les Montagnes Rocheuses, à l'ouest ; la frontière Américaine et la vallée de l'Athabaska, au sud et au nord ; renferme les plus riches gisements carbonifères de l'Amérique du Nord. De ce côté, également, la nature a favorisé le Canada en mettant à la portée de sa population un élément de richesses dont elle a privé les Etats de l'ouest de l'Union Américaine.

On estime à 65000 milles carrés l'étendue de la couche carbonifère de cette portion du Nord-Ouest et la quantité de houille exploitable par mille carré à six millions de tonnes !

L'extraction de cette houille est partout relativement facile, la couche n'en étant pas pro-

fonde et son inclinaison avec la surface du sol ne dépassant généralement pas un angle de 10 degrés. L'épaisseur des différentes couches varie de six pouces à vingt-cinq pieds. Celles actuellement en exploitation ont de quatre à douze pieds de profondeur. La qualité du charbon est variable. Dans l'ouest de l'Assiniboine, aux environs de Medicine Hat et dans la vallée supérieure de la " Deer River ", le *lignite* se trouve en grande abondance. Aux environs de Lethbridge et de Calgary, ainsi que dans le district d'Edmonton, les couches sont formées de houille bitumineuse. Dans le voisinage des Montagnes Rocheuses, au contraire, le charbon est de l'anthracite pure.

De nombreuses compagnies se sont formées pour exploiter cette nouvelle source de richesses. Les deux plus importantes de ces compagnies ont le siège de leurs opérations, l'une à Lethbridge, dans l'Alberta ; la seconde à Anthracite, sur le versant est des Montagnes Rocheuses.

D'ailleurs, partout où un accident naturel du terrain a mis à jour un lit de houille, les colons des environs l'exploitent pour leur propre compte.

A Edmonton, par exemple, dont nous aurons l'occasion de reparler, les habitants se servent du charbon qu'ils vont recueillir eux-mêmes au moyen de tunnels creusés pour cette fin, audessous même de leur ville.

Il va sans dire que la compagnie du " Canadian Pacific " met à profit les dépôts de charbon que la nature s'est chargée de placer sur son chemin. L'économie qui en dérive pour elle est considérable. Pas une des grandes lignes transcontinentales des Etats-Unis ne jouit desmêmes avantages. Chacune d'elles doit, à grand renfort de temps, de matériel et d'argent, établir tout le long de sa ligne de nombreux centres d'approvisionnements de charbon et d'eau pour le service de ses trains.

En certains endroits du pays, le gaz naturel jaillit avec abondance. A la station de Langevin, la compagnie du " Canadian Pacific " l'emploie depuis plusieurs années à l'éclairage et comme moteur d'une machine qui sert à élever l'eau dans ses réservoirs. L'application de ce gaz naturel aux besoins de l'industrie n'est plus qu'une question de temps.

Que penser de l'avenir d'un pays où la nature semble avoir accumulé à plaisir toutes les richesses qu'ailleurs elle ne place qu'une à une à la disposition des hommes !

Sous l'action d'un climat admirable, la terre fructifie au centuple les semences qui lui sont confiées. La nature elle-même se charge de pourvoir à l'entretien des troupeaux qui errent en liberté sur les prairies. Du sous sol, en quelque endroit qu'on le fouille, jaillissent des trésors. Des millions d'individus, et pour des

siècles à venir, en retireront le combustible nécessaire, non-seulement à leur propre usage mais à la mise en opération de toutes les industries qu'ils établiront. A l'encontre de ce qui existe dans certains Etats de l'ouest américain, où de vastes déserts de sable recouvrent la plus grande étendue du sol, il n'est pas un coin de terrain dans tout le Nord-Ouest Canadien, qui ne puisse être utilisé par l'industrie ou l'agriculture.

Cette terre promise, enfin, est encore presque déserte, et elle met, sans compter, à la portée de l'immigration, les innombrables richesses dont je viens, au courant de la plume, d'esquisser la valeur.

III

Nous arrivons à Calgary vers deux heures du matin. La nuit est claire. A l'horizon, la masse sombre des Rocheuses se détache vigoureusement sur le fond bleu d'un ciel tout constellé d'étoiles. La lune répand sur la prairie et les montagnes une lumière douce, tandis que la longue chaîne des hauts glaciers apparaît, étincelante, sous ses rayons.

Je me rends à pied à l' " Alberta," le principal hôtel de la ville. Le " *chinook*, " vient de s'élever. Sa tiède haleine, cette plaine, ces horizons montagneux, la petite ville toute blanche me rappellent vaguement Biskra. Seuls, les palmiers manquent pour compléter l'illusion!

L' " Alberta " est un bel hôtel en pierres de taille qui ne déparerait aucune ville de l'est. Comme toute la ville, d'ailleurs, cet hôtel est éclairé à l'électricité. Au moment où j'y pénètre, une alarme de feu se fait entendre. En moins de deux minutes, les pompiers passent devant moi, au galop de leurs chevaux. Ces beaux édifices qui m'entourent, cette électricité, cette pompe à vapeur que je viens d'entrevoir me font faire un retour en arrière. Je ne peux

songer, sans stupéfaction, qu'hier encore, Calgary n'était qu'un obscur poste de traitants de fourrures, perdu dans la prairie !

La ville ne date que de 1882. En 1885, lorsque je la visitai pour la première fois, elle n'était encore, à vrai dire, qu'un village avec ses quelques douzaines de maisons en bois, son hôtel de même construction et les campements d'indiens qui faisaient presque corps avec elle.

Aujourd'hui, la population de Calgary dépasse 4000 âmes ; la valeur de la propriété foncière y est estimée à quinze millions de francs et le chiffre de son commerce annuel dépasse douze millions.

La ville s'élève sur les bords de la "Bow River." Cette rivière, qui prend sa source dans les Montagnes Rocheuses, est large, profonde et arrose une des parties les plus fertiles de l'Alberta. Ses nombreux pouvoirs d'eau feront, d'ici à quelques années, de Calgary, un centre industriel important.

La situation de la ville est exceptionnelle. Entourée de hautes collines circulaires qui la protègent des grands vents du nord et du sud, elle ne souffre pas des températures extrêmes de l'hiver et de l'été. Pendant les mois de juillet et d'août, la température moyenne y est de 55° Fahrenheit, tandis qu'à Fort McLeod ou à Medicine Hat, cette température moyenne s'élève jusqu'à 62°.

Mon premier soin, le lendemain de mon arrivée, fut de me mettre à la recherche d'un ami d'autrefois, le major W..... Je savais que, mieux que personne, il pourrait me donner une foule de renseignements utiles. Je le retrouvai, toujours aussi empressé à mettre son expérience au service des voyageurs. Ce n'est pas sans fierté qu'il me promène à travers la ville dont il a été l'un des fondateurs. En homme pratique, il ne perd pas son temps en vaines paroles; il me mène tout droit aux sources d'informations les plus autorisées. Il me présente successivement aux directeurs des différentes banques de la ville. Il y a cinq ans, Calgary ne possédait que deux comptoirs financiers. A l'heure actuelle, les grandes banques du Canada y sont représentées par des succursales. Comme je demandais au "manager" de celle de la Banque de Montréal son impression sur l'avenir de la prospérité de Calgary, il me répondit en souriant : "lors de mon arrivée ici j'étais seul pour "administrer les affaires de la banque, aujour-"d'hui, j'ai cinq commis sous mes ordres. Ai-je "besoin de vous en dire plus long pour vous "faire toucher du doigt l'augmentation crois-"sante du chiffre de nos affaires?"

Le président du "Board of Trade" de Calgary me donne, de son côté, d'intéressants renseignements. Le prix des terrains, dans la ville et ses environs, augmente en proportion du

développement du pays et indépendamment de tout esprit de spéculation. Ces prix varient entre soixante-quinze et cent soixante-quinze dollars par arpent, dans les limites de Calgary. Dans un rayon de quatre milles autour de la jeune " cité " on peut se procurer des terrains à raison de vingt à cinquante dollars l'arpent avec une bordure sur la rivière. Le prix des terres mises en vente par la compagnie du " Canadian Pacific " varie de trois à six dollars par arpent. La nature n'a rien épargné pour faciliter le développement de Calgary. La ville s'élève au centre d'un riche district carbonifère, et dans son voisinage d'importantes carrières de pierre sont en exploitation. Chaque année, au printemps, les eaux de la " Bow River " déposent aux portes de la ville d'immenses quantités de bois de construction, coupé dans les hautes futaies des Montagnes Rocheuses, confié au fil du courant et économiquement transporté par celui-ci aux scieries. La terre, enfin, aux environs de Calgary, est remarquablement fertile, et toutes les cultures maraichères dont les produits sont toujours en grande demande sur le marché de la ville y réussissent à souhait.

" Nous n'avons pas de pauvres dans notre " pays, me disait le major W... (je pourrais " ajouter que cette remarque s'applique à tout le " Nord-Ouest). Tout homme qui arrive ici avec " une santé solide et une forte dose de bonne

" volonté, peut trouver du travail du jour au len-
" demain, et cela en toute saison de l'année.
" Avec de l'économie, ce même homme peut, en
" deux ou trois ans, se créer une situation indé-
" pendante."

La moyenne des salaires, à Calgary, est de deux dollars par jour. Sur cette somme, un travailleur rangé peut, tout en vivant à l'aise, mettre de côté un dollar au bout de chacune de ses journées de travail. L'immigrant nouvellement débarqué à Calgary, ne doit pas limiter son énergie à une seule catégorie de travaux. Il ne doit pas se dire, je serai jardinier, menuisier, maçon, etc., etc. Il doit, simplement, s'il n'a pour tout bagage qu'une volonté bien arrêtée de parvenir, accepter le travail qu'on lui offrira, sans chercher s'il s'accorde avec ses goûts. L'occasion se présentera d'elle-même pour lui de trouver mieux, s'il est intelligent, réservé et sobre.

C'est qu'en effet, dans l'ouest plus que partout ailleurs, le travailleur est vite connu dans son milieu. Plus d'une fois, sans qu'il s'en doute, il est observé, étudié par des hommes qui, tout à coup, viennent lui faire des offres avantageuses qui seront le point de départ de sa fortune.

Le terrain des affaires, dans l'ouest, est un champ neutre sur lequel se coudoient les hommes de conditions sociales en apparence les plus opposées.

Ici, le fils cadet d'un pair d'Angleterre deviendra l'associé d'un humble roturier que ce voisinage ne saurait ni effrayer ni étonner.

La grande loi du "struggle for life" nivèle toutes les origines ; ceux qui ne veulent pas courber la tête devant cette loi se condamnent d'eux-mêmes à l'impuissance quand ils ne se vouent pas au ridicule.

La première condition de succès, sur les plaines de l'ouest, consiste à laisser derrière soi tout " esprit de caste " et de se bien pénétrer de cette vérité que le travail *seul* et les fruits que l'on en retirera seront les arbitres du mérite et de la considération dont on sera entouré. Cette égalité devant le travail jointe à cette notion de "fair play" que tout anglais possède innée en lui, produit un premier résultat que tout voyageur impartial est à même de constater : il ferme la porte aux jalousies mesquines qui opposent, en tant de milieux, une barrière infranchissable au progrès. En quelque endroit que je me sois arrêté, sur toute l'étendue du Nord-Ouest, je n'ai constaté, entre colons ou commerçants, ni rivalités ni haines. Chacun cherche à faire mieux que son voisin, à le dépasser même, mais il est rare que cette concurrence sorte des limites de la courtoisie et de la justice.

Lors de mon passage à Calgary, la population était dans une grande agitation : il s'agissait

d'élections municipales. L' " ouest " et l' " est " de la ville se disputaient (?) la majorité dans le " conseil."

J'assistai à quelques réunions contradictoires, à seule fin de juger du courant de l'opinion publique.

Les candidats, flanqués de leurs partisans, se disputaient fort.

Les " speechs " n'en finissaient plus ; l'excitation était à son comble.

Pourtant, il me fut facile de constater que dans le fond de toutes les questions publiquement discutées, dans les rivalités mises en jeu, dans la passion même qui semblait gouverner le langage des orateurs, il n'y avait qu'une manière différente d'interprèter les besoins de la ville en vue de son avenir.

De toute part, l'activité est générale ; elle est productive.

Chaque " cité " de l'ouest est une ruche où se distille incessamment le progrès et où nul ouvrier de ce progrès ne doute de l'avenir.

J'aborde avec quelques " *prominent men* " la question brûlante des relations du Canada avec les Etats-Unis. Tous sont d'accord dans leurs opinions ou plutôt celles-ci se résument en une seule qui est invariable.

Chacun souhaite un règlement à l'amiable entre les deux Etats qui aurait pour effet

d'abaisser la hauteur de la barrière douanière élevée par le bill McKinley, et c'est tout.

Les gens de Calgary, à fort peu d'exceptions près, sont hostiles à l'union commerciale et à plus forte raison à l'union politique.

" Nous sommes sujets britanniques, disent-" ils, et nous entendons le demeurer. Le progrès " a pénétré dans ce pays à l'ombre de l'Union " Jack et il s'y développera protégé par lui.

Mr G. ajoute : " Dans le cas où les popula-" tions de l'est, qui ne s'occupent de nous que " pour nous prêter des sentiments que nous " n'avons pas, voudraient rompre le lien colo-" nial qui les unit à l'Angleterre, nous forme-" rions ici un second Canada Britannique qui " s'étendrait des rives du lac Supérieur aux " côtes du Pacifique. Et en agissant ainsi, nous " ne ferions que devancer l'avenir et les modi-" fications qu'il apportera de lui-même à la " conformation politique définitive de cette " partie de l'Amérique du Nord."

Calgary qui est aujourd'hui le centre du commerce de tout l'Alberta, sera demain l'entrepôt général du trafic des Territoires avec la côte du Pacifique. Sa distance de Winnipeg est de 840 milles, celle qui la sépare de Vancouver de 642 milles. La ville, de plus, est le terminus de deux voies ferrées importantes : celle d'Edmonton, au nord, qui draine vers le " Canadian Pacific " tout le commerce d'un ter-

ritoire de plus de 60,000 milles carrés, et celle de McLeod qui traverse les riches terrains d'élevage situés au sud du district.

Calgary a inauguré, cette année, ses relations commerciales avec la Colombie Britannique. Cette initiative est due à la "Canadian Agricultural Coal et Colonization Company" dont j'ai déjà eu l'occasion de parler. Cette compagnie, au mois de septembre dernier, a inauguré avec Vancouver un commerce de viandes mortes. Ces viandes sont expédiées dans des wagons spéciaux munis de réfrigérateurs. Pendant l'été, ces wagons reviendront à Calgary chargés de fruits de la Colombie Britannique. Ce mouvement commercial aura pour effet de développer, dans une large mesure, l'industrie locale de la ville. D'immenses glacières sont en voie de construction. Elles pourront contenir chacune 250 carcasses de bœufs et 1000 de moutons. La même compagnie mettra en opération, cette année, une tannerie, une manufacture de savons et une fabrique de conserves alimentaires.

Les relations qui se nouent entre les provinces-sœurs du Dominion, par la ligne du "Canadian Pacific," justifient les prévisions des pères de la Confédération. Elles jettent les bases d'une prospérité dont il appartient à l'industrie canadienne de favoriser rapidement le développement. Le Canada, avec les ressources

multiples que contient son immense territoire se suffira à lui-même le jour où l'immigration européenne aura compris que nulle part ailleurs elle ne saurait trouver un champ de travail plus fécond et lorsque les grands industriels de l'est comprendront, de leur côté de quel avantage il serait pour eux d'étendre leur rayon d'action d'océan à océan. De Winnipeg à Vancouver, en effet, partout j'ai constaté, de la part des municipalités locales, le vif désir de promouvoir, dans leurs centres respectifs, le développement d'industries nouvelles.

Il existe dans certains milieux canadiens une grande prévention contre la politique protectionniste adoptée par le gouvernement fédéral en 1878. Cette protection favoriserait, assure-t-on, certaines industries privilégiées aux dépens de l'intérêt général et de la classe agricole en particulier. Sans aller chercher dans un grand pays voisin, riche pourtant et peuplé par plus de 65,000,000 d'individus, une preuve de l'efficacité d'un tarif protecteur, il serait facile de convaincre tout homme de bonne foi que ce tarif a été la sauvegarde du Canada. Un grand pays sans industrie est voué à une décadence certaine, moins, ce qui ne saurait être pour le Canada à actuellement, que sa production excédant la demande locale puisse devenir pour lui, sur les marchés étrangers, une source de revenus considérables.

Dans le Nord-Ouest, comme j'ai déjà eu l'occasion de le constater, le prix des vêtements, des chaussures, des instruments aratoires, pour ne prendre que ces trois articles indispensables, est élevé. Ces articles se fabriquent dans les provinces de l'est, voire même aux Etats-Unis. Le commerçant en détail doit tenir compte, en les vendant, du coût du transport et souvent, aussi, des droits d'entrée élevés que les marchands de gros ou les fabriquants de l'est ont dû payer. Il est bien clair que la protection, ainsi envisagée, est hostile à la classe agricole, Mais si, d'autre part, les grands industriels de l'est, comprenant leurs vrais intérêts, allaient fonder des succursales dans les principaux centres de l'ouest, ne serait-il pas évident que du même coup la protection, au lieu d'imposer une taxe sur le colon, lui faciliterait largement les moyens de vivre à bon marché.

La laine, le cuir, le bois, le charbon, le fer se trouvent en abondance d'une extrémité à l'autre du Nord-Ouest ; de belles rivières y coulent à flots, toutes les jeunes villes du pays offrent d'importants " bonus ", des terrains, des exemptions de taxes aux fabricants qui voudraient venir prendre leur part de toutes ces richesses. L'augmentation croissante de la population du pays assure à ceux-ci un débouché pour leurs produits, et pourtant peu songent à aller tenter la fortune à l'ouest du lac Supérieur ! — Ces

fabricants trouvent plus avantageux de fabriquer dans l'Ontario ou dans Québec et d'expédier leurs marchandises dans les grands centres de l'ouest. C'est à ces industriels timorés que la classe agricole des "prairies" devrait s'en prendre et non à la politique protectionniste du gouvernement fédéral. Je sais bien que l'on me répondra que ce sont les capitaux qui manquent et que, d'autre part, la création d'industries nouvelles exigerait la présence d'ouvriers étrangers compétents qui seraient mal reçus par la population ouvrière du Canada. Je répondrai plus tard à la première objection. Quant à la seconde, je me contenterai de remarquer qu'un jeune pays comme le Canada ayant à cœur d'atteindre au sommet du progrès, ne saurait s'amoindrir en faisant appel à toutes les intelligences. Un gouvernement soucieux, comme l'est celui du Dominion, de promouvoir la fortune publique devrait, en cette matière, prendre une position énergique, dut-il même, pour le plus grand bien de la communauté, froisser momentanément la manière de voir intéressée d'une infime minorité.

Pour en revenir à Calgary, la physionomie de la ville ne manque pas d'originalité. De toute part l'activité est générale. Le va et vient, dans les rues, est continuel. Chacun s'occupe de ses affaires et peu de celles des autres. Peu ou point de flâneurs, même dans le "hall" de l'Alberta.

Je visite quelques beaux magasins, en particulier celui de la Compagnie d'Hudson. Tous sont bien achalandés, abondamment pourvus et, détail significatif, pour la plupart éclairés à la lumière électrique.

Dans les rues, je croise un grand nombre de "*ranchmen*". Leur teint basané par un séjour prolongé sur la "prairie", leurs larges chapeaux de feutre, leurs longues bottes, marquent seuls leur état. Ils n'ont rien de cette apparence débraillée que les journaux illustrés leur prêtent si mal à propos. Quelques indiens, montés sur des poneys font, parfois, leur apparition. Drapés dans leurs couvertures multicolores, la carabine en travers de leur selle, ils passent, calmes, au milieu de la foule. Ces indiens appartiennent à la puissante tribu des "Pieds Noirs", autrefois maîtresse absolue du pays. Leur "réserve" se trouve à environ 20 milles, au sud de Calgary. Là, sous l'œil vigilant d'agents spéciaux, ils se laissent guider, peu à peu, vers le régime bienfaisant de la civilisation.

Calgary possède deux écoles publiques, dont l'une est un bel édifice situé au centre de la ville.

Les missions catholiques, dirigées par un saint et illustre prêtre oblat, le P. Lacombe, s'occupent, de leur côté, de l'instruction des enfants Indiens et Métis. Il faudrait écrire un livre

pour raconter comme elle le mérite, l'œuvre du P. Lacombe et de ses compagnons dans cette région de l'ouest. Œuvre d'abnégation, de charité et de civilisation. Le Père Lacombe et son illustre archevêque, Mgr Taché, ont été les deux apôtres du pays. En plus d'une occasion, tous deux furent sur le point de devenir les martyrs de la sainte cause qu'ils défendaient. Le nom du P. Lacombe est un symbole de paix au milieu des tribus indiennes. Son influence n'a pas seulement servi le christianisme, elle a puissamment aidé l'autorité fédérale à s'implanter dans les pays où son doux et miséricordieux prestige s'exerçait depuis plus de quarante années. L'œuvre du modeste serviteur de Dieu n'est pas seulement vénérée par toute la population de l'ouest, elle est reconnue et admirée en hauts lieux. N'est-ce pas, en effet, un spectacle touchant et fertile en grandes leçons que de voir les plus puissants dignitaires de l'Etat, les " magnats " du " Canadian Pacific ", tous protestants, conviant à leur table, dans les occasions les plus solennelles et lui offrant la place d'honneur, cet humble missionnaire, vieilli sur la prairie au service de Dieu et de la civilisation !

IV

La ligne du "Canadian Pacific" délimite assez exactement les deux grandes régions de l'Alberta.

Au sud, s'étendant jusqu'à la frontière américaine et bornés à l'ouest par la haute chaîne des Rocheuses, se déroulent les plus riches pâturages de l'Amérique.

Au nord, un district élevé, coupé de vallées profondes, largement arrosé, bien boisé, et dont la terre est partout d'une incomparable fertilité offre à la culture mixte et à l'industrie un inépuisable et fécond champ d'opérations.

Ces deux régions jouissent, sous le rapport du climat, d'avantages presque identiques.

La ville de McLeod est le centre du district du sud ; celle d'Edmonton, située sur la branche supérieure de la Saskatchewan, est celui de la région du nord.

Les températures moyennes d'été et d'hiver à McLeod sont respectivement de 62 et de 21 degrés Fahrenheit.

A Edmonton, ces moyennes sont de 55 et de 11 degrés.

Comme dans la province du Manitoba et dans toute celle de l'Assiniboine, l'atmosphère dans

l'Alberta, est sèche et d'une limpidité inconnue dans les vieilles provinces de l'est. Le voisinage des montagnes fait de ce beau pays le plus sain du continent américain.

Le climat de l'Alberta donne une recrudescence de vigueur à ceux qui viennent y planter leur tente. Aussi, me disait un disciple d'Esculape, la concurrence n'est-elle pas grande entre confrères ; l'air, ici, agit à notre place et souvent mieux que nous ne pourrions le faire nous-mêmes.

Il y a dix ans, les prairies de l'Alberta appartenaient aux indiens, aux traitants et aux quelques bandes de " buffalos " que ceux-là n'avaient pas massacrés. Aujourd'hui plus de cent " ranchs " sont disséminés sur toute leur étendue, sans compter les nombreuses fermes éparpillées le long des cours d'eau, abondants dans le pays. Plus de 35000 chevaux, 12000 vaches laitières, 40000 bœufs, 60000 moutons y pacagent en liberté, d'un bout de l'année à l'autre. J'ajouterai que, dans les plaines du sud-ouest du district de l'Assiniboine, également fermées au progrès il y a dix ans, la population bovine et chevaline était estimée l'année dernière à respectivement 63000 et 22000 têtes !

Je livre ces chiffres aux réflexions de ceux qui s'appliquent à démontrer que le progrès est immobilisé dans l'ouest.

C'est à un écossais, le docteur McEachran et à un Canadien, l'honorable sénateur Cochrane, que revient l'honneur, j'allais presque dire la gloire, d'avoir ouvert à l'industrie de l'élevage les plaines de l'Alberta.

Vers 1881, lorsque la construction du "Canadian Pacific" fut définitivement entreprise, ces messieurs, accompagnés de quelques amis, se mirent en route pour l'ouest.

Après avoir remonté en bateau à vapeur la rivière Missouri jusqu'au fort Benton, ils s'engagèrent, à cheval, à travers la prairie. Trois semaines après avoir quitté Montréal ils arrivaient à fort McLeod, au centre de gras pâturages que leur intelligente activité devait bientôt transformer en un immense parc naturel d'élevage.

Sous l'ènergique impulsion de ses premiers fondateurs, l'industrie des "ranchs" se développa rapidement. Des capitalistes canadiens et anglais s'empressèrent de faire choix de terrains convenables et d'y placer des animaux, en grande partie importés du Montana. De leur côté, les éleveurs américains ne tardèrent pas à fixer leur attention sur cette région du Canada. Ceux-ci comprirent promptement que les prairies de l'Alberta ne tarderaient pas à devenir le centre le plus important de la production, à bon marché, de la viande ; ils tentèrent donc d'en prendre leur part et d'y conduire leurs

troupeaux. Le gouvernement fédéral, ne leur en laissa pas le temps et en cela il fit bien. Il convient en passant de signaler ce mouvement des Américains vers l'Ouest Canadien ; il suffit, à attester leur mauvaise foi lorsque, pour des fins de politique, ils peignent sous les plus fausses couleurs le Dominion en général et en particulier les nouvelles régions ouvertes à la colonisation.

L'achèvement du "Canadian Pacific", en 1885, imprima un nouvel élan au développement de l'industrie de l'élevage. Non seulement les troupeaux augmentèrent en nombre mais le type des animaux se perfectionna. Des taureaux de la race Durham furent importés à grands frais d'Angleterre et, avec leur concours, de judicieux croisements furent pratiqués sur tous les ranchs.

C'est vers cette époque qu'un système de quarantaine sévère ferma l'entrée de l'Alberta aux animaux américains. Ceux-ci, avant d'y pénétrer, devaient stationner trois mois dans une zone neutre. Au cours de ces trois mois, les aspirants brouteurs du " buffalo grass " canadien étaient soumis à un examen sévère de la part de l'inspecteur général des animaux canadiens, le docteur McEachran. Cette quarantaine était une mesure de précaution de la plus haute importance. Il est à remarquer, en effet, que telle est la salubrité du climat de l'Alberta et

l'excellence de ses pâturages que pas un cas de pleuro-pneumonie ou d'autres maladies épidémiques n'a été signalé dans le pays depuis le jour où l'élevage y a été pratiqué pour la première fois.

La nouvelle mesure prise par le gouvernement provoqua quelques mécontentements passagers. Aujourd'hui les éleveurs canadiens savent gré au gouvernement fédéral de sa politique. Ils constatent, en effet, non sans satisfaction, qu'au moment où les viandes américaines sont sur le point de se voir refuser l'entrée du marché anglais, les leurs, en raison de leur qualité et de leur salubrité, sont au contraire activement recherchées.

Un fait concluant vient affirmer de lui-même la fertilité des prairies de l'Alberta et l'abondance de ses pâturages. Un certain nombre d'éleveurs de la province d'Ontario, située à plus de 1500 milles de cette partie du Dominion, trouvent économique d'y envoyer, au printemps, leurs jeunes animaux à l'engrais!

Les terrains d'élevage ne sont pas vendus par le gouvernement, ils sont loués par lui pour une période de 21 ans. Le prix de location est de deux centins par acre et par an. Les locataires sont soumis à certaines obligations. Ils doivent, en particulier, placer chaque année sur leurs emplacements, un certain nombre d'animaux. C'est là une mesure sage qui a pour

effet, de ne pas immobiliser la valeur des terrains et, partant, le progrès.

A l'origine de l'industrie des "ranchs", leurs propriétaires s'attachèrent exclusivement à l'élevage des bêtes à cornes. Ils ne tardèrent pas à se rendre compte que la production chevaline pouvait également devenir pour eux une abondante source de profits. Des "ranchs" de chevaux ne tardèrent donc pas à se créer. Dès leurs débuts, ils s'imposèrent comme un succès. De grands propriétaires anglais expédièrent sur les prairies de l'Alberta des étalons de prix et une quantité considérable de juments. Aujourd'hui toutes les races anglaises les plus connues sont largement représentées dans le pays, leurs produits sont de toute beauté et paraissent, sous l'action d'un climat nouveau, acquérir une vigueur nouvelle. Le cheval, d'ailleurs, s'accommode mieux de l'hiver que le bœuf. De son sabot, il fouille plus facilement la neige que celui-ci. Dans les années très rares, où l'hiver, plus sévère que de coutume, élève le chiffre de la mortalité, les " ranchs " de chevaux souffrent moins que ceux des bêtes à cornes. Lorsque sur ceux-ci la moyenne des pertes atteint 5 %, elle ne dépasse pas 2 % sur ceux-là.

Le district d'Edmonton comprend toute la partie nord de l'Alberta. Il s'étend de la ligne du " Canadian Pacific " au sud, au territoire de

l'Athabaska, vers le nord. Sa superficie est d'environ cinquante mille milles carrés. La nature a réuni, dans cette portion du Dominion, tous les éléments de richesse susceptibles d'attirer l'émigration. Aussi celle-ci ne s'est-elle pas fait attendre et depuis trois ans, s'avance-t-elle en colonnes serrées, à la conquête de ces vastes territoires dont la fertilité tient du merveilleux.

L'aspect du district d'Edmonton diffère complètement de celui dont la ville de McLeod est le chef-lieu. Sillonné de toutes parts par de larges et profondes rivières, abondamment boisé, largement ondulé, le pays offre au voyageur une succession ininterrompue de points de vue nouveaux qui repose ses yeux de la monotonie des grandes plaines qu'il vient de parcourir.

Je viens de dire que cette région se peuplait rapidement. Ce mouvement est dû à ce que le colon trouve à sa portée et en abondance ces deux facteurs essentiels de toute nouvelle installation dans l'ouest : le bois et l'eau.

Au nord, les vallées arrosées par les rivières Athabaska, McLeod et Pembina, sont couvertes de profondes forêts de pins, d'épinettes, et de peupliers. Les arbres y sont d'une belle venue et fournissent un bois de construction d'une excellente qualité.

Sur les bords de la rivière Saskatchewan et au sud de celle-ci, dans les vallées de ses tribu-

taires la "Battle River" et la "Deer River", le bois est plus clairsemé. Dix générations de colons ne suffiront pas, pourtant, à épuiser les réserves forestières de cette partie du pays.

D'ailleurs, le colon qui ne trouve pas sur son lot de terrain suffisamment de bois pour construire sa maison, ses granges et suppléer à sa provision de combustible, peut obtenir des agents du gouvernement la permission de se pourvoir, en dehors de sa propriété, de celui qui lui est nécessaire. Moyennant 50 centins (2 frs 50), on lui permet de couper, dans la forêt la plus voisine, dix huit cents pieds de bois de charpente, quatre cents madriers, deux mille pieux de clôture et trente cordes de bois de chauffage. L'immigrant peu fortuné peut de la sorte et à bon marché, se loger et mettre ses animaux à couvert sans entamer son modeste avoir. Il bénéficie, dès lors, d'un avantage que ne saurait se procurer à aussi bon marché le colon du Manitoba. Tandis que celui-ci doit compter sur des dépenses de première installation, relativement considérables pour sa bourse, son camarade du district d'Edmonton a toute liberté d'employer son modeste capital à l'achat d'animaux et d'instruments aratoires.

Le pays n'est pas moins favorisé sous le rapport hydrographique. De larges rivières le sillonnent de toutes parts et des cours d'eaux d'une moindre importance, qui prennent nais-

sance dans les hauts glaciers des Rocheuses, distribuent une eau claire et abondante à travers le pays. La profondeur maxima à laquelle il est parfois nécessaire de creuser pour trouver l'eau ne dépasse jamais trente pieds.

Le climat du district d'Edmonton rappelle beaucoup celui des hautes vallées de la Suisse. La similitude de ces deux pays ne se borne pas là, il serait facile de l'établir.

Dans les vallées de la "Saskatchewan," de la "Deer River" et de la "Battle River," la neige disparaît généralement de la fin de mars au quinze avril ; la fonte de cette neige est rapide et le sol s'assèche promptement. Jusqu'au quinze mai environ les nuits sont fraîches, froides parfois, mais en revanche, les journées sont chaudes et sous l'action des rayons solaires la terre se dégèle rapidement. La verdure apparaît dans la dernière semaine d'avril et dans les derniers jours de mai elle est en pleine efflorescence. Le mois de juin est généralement pluvieux. Pendant ce mois et celui de juillet la végétation se développe rapidement, de telle sorte que les récoltes, semées du vingt-cinq avril au quinze mai, sont mûres vers le milieu d'août. A partir du quinze septembre, les gelées blanches font leur apparition ; les prairies, toutefois, conservent leur verdure jusque vers le milieu de novembre, époque des premières bordées de neige.

L'hiver est moins rigoureux que dans la province du Manitoba. Le thermomètre a, parfois, indiqué à Edmonton une température de 40° au-dessous de zéro, mais cela pendant un jour ou deux seulement chaque hiver. Les tempêtes de neige, fréquentes dans l'est, sont inconnues au nord de Calgary. Cette douceur relative du climat tient à l'action bienfaisante du " chinook," dont j'ai déjà parlé, ainsi qu'aux forêts situées au nord du district qui forment une barrière à l'action des grands vents.

L'hiver, la hauteur moyenne de la couche de neige est de dix-huit pouces environ. Elle est parfois beaucoup moindre. En 1886, cette hauteur ne dépassa pas six pouces.

A l'exception des vaches laitières et des animaux reproducteurs qui sont stabulés pendant la mauvaise saison, les bestiaux des colons demeurent au plein air tout l'hiver. La nuit ils se réfugient sous des hangars et le jour se dispersent dans les bois environnants où ils trouvent, en grattant la neige, une abondante nourriture.

Le sol du district d'Edmonton est formé de terre végétale noire avec sous sol de marne argileuse. La couche de terre cultivable a une épaisseur moyenne de trois pieds (un mètre environ). Détail particulier et qu'il est intéressant de noter dans l'intérêt des futurs colons qui pourraient lire ces lignes, la

couche de terre noire est plus épaissc sur les hauteurs que dans le fond des vallées. Cette anomalie s'explique d'elle-même pour peu que l'on y prête quelque attention.

La plupart des rivières ou des torrents qui arrosent le pays prennent naissance sur les flancs des Montagnes Rocheuses. Dans leur course échevelée, au printemps, ces cours d'eaux entraînent avec eux des débris de terrains siliceux qui envahissent peu à peu le fond des vallées et tendent progressivement à prendre la place de la terre noire, de telle sorte que les terrains avoisinants les rivières, tout en demeurant fertiles, exigent l'emploi d'engrais plus rapidement que les terres hautes. Les cultivateurs du district d'Edmonton commettent malheureusement la même erreur que ceux de la province du Manitoba : ils négligent leurs fumiers. Ces fumiers s'entassent dans la cour de la ferme, perdus, presqu'oubliés. C'est à peine si, de temps à autre, on en distrait quelques tombereaux pour accélérer la pousse des légumes semés dans le petit jardinet attenant à chaque maison d'habitation. Ce mépris des engrais fait, à coup sûr, honneur à la fertilité prodigieuse du sol ; mais elle implique, de la part des colons, un manque de prévoyance coupable. Ceux-ci devraient comprendre qu'il n'est pas de terre, si bonne qu'elle soit, qui ne s'use à la longue, et qu'en s'épargnant, par

nonchalance, du travail, ils décuplent, sans s'en douter, celui auquel leurs enfants auront à se livrer pour rendre au sol la fertilité qu'il aura perdu par leur faute.

Quoi qu'il en soit, la terre, encore dans toute sa vigueur, rend au centuple les grains que les cultivateurs lui confient. Il n'est pas un coin de terre, si favorisé qu'il soit, dans le Manitoba ou L'Assiniboine, dont la fertilité égale celle des vallées de la "Deer River," de "La Battle River," de la Saskatchewan du Nord et de ses tributaires.

La moyenne du rendement, à l'arpent, pour l'avoine est, dans le district d'Edmonton, de cinquante-deux minots, le minot pèsant de 46 à 50 livres, ce rendement atteint souvent soixante-et-quinze minots !—L'orge produit de quarante-cinq à cinquante-cinq minots, le poids du minot variant de cinquante-quatre à cinquante-sept livres. Le rendement, à l'arpent, du blé, est de trente-cinq à quarante minots, de soixante-deux à soixante-quatre livres chacun.

Les récoltes de pommes de terre atteignent des proportions fantastiques. La moyenne de la récolte à l'arpent est de trois cent cinquante minots. Il n'est pas rare, surtout aux environs d'Edmonton, de voir un arpent de terre donner un rendement de sept cents minots.

La longueur des pailles de blé et d'avoine donne une preuve nouvelle de la fertilité du sol.

J'ai vu à Calgary des tiges de paille de blé qui mesuraient six pieds deux pouces de hauteur et dont les épis, bien fournis, atteignaient une dimension de quatre pouces et demie à cinq pouces.

Un cultivateur de la colonie de Red Deer a, l'année dernière, récolté quatre-vingt-dix minots d'avoine à l'arpent; un second, au Fort Saskatchewan en a récolté cent-quinze.

Ces rendements sont, à coup sûr, une exception à la règle, mais n'affirment-ils pas d'eux-mêmes la fertilité du sol qui les produit.

Le prix de la terre, dans le district d'Edmonton, est encore nominal si l'on tient compte de son incroyable fécondité et des avantages précieux que le pays offre au colon sous le rapport du bois et de l'abondance de l'eau.

D'ailleurs, ici comme dans tout le Nord-Ouest, la valeur des terrains dépend beaucoup moins de leur fertilité que de leur distance plus ou moins grande du chemin de fer.

Il est à propos de faire à ce sujet une remarque. Les nouveaux arrivants, sans calculer suffisamment le contenu de leur bourse, ont, en général, une tendance à ne pas trop s'éloigner des grands centres ou du voisinage des voies ferrées.

Cette façon de procéder est assurément avantageuse pour ceux auxquels leurs ressources per-

mettent de placer dans l'achat d'une terre une portion notable de leur capital disponible. Elle ne saurait convenir aux immigrants de moyens modestes. Ceux-ci agiront plus sagement en choisissant leurs lots dans les parties du district non encore colonisées. Ils deviendront ainsi propriétaires avec une dépense de capital minima et n'auront pas longtemps à attendre avant de voir un chemin de fer passer à leur porte.

Jusqu'ici, d'ailleurs, le marché local a amplement suffi à l'écoulement des produits de la ferme. Ceci s'explique naturellement par l'augmentation rapide du chiffre de la population. Chaque année, depuis cinq ans, des milliers d'immigrants sont venus planter leurs tentes dans le district d'Edmonton. A ces colons nouveaux il faut des grains de semence, du blé pour se nourrir, du foin pour les animaux. C'est sur les fermes des cultivateurs qui les ont précédés qu'ils se fournissent de toutes ces denrées. L'excédent des récoltes est toujours acheté sur place par des marchands qui parcourent le pays à l'automne.

Edmonton est le centre administratif et commercial du district de ce nom. La ville est située sur la rive nord de la rivière Saskatchewan. Son histoire est celle de toutes les nouvelles cités de l'ouest. Dans les dernières années du dix-huitième siècle, la compagnie de la Baie

d'Hudson construisit sur son emplacement actuel un fort qui devint en peu de temps le quartier général des traitants de fourrures de la région. Bientôt, non loin de ce fort, s'éleva une église desservie par des prêtres catholiques. L'action de ces apôtres dévoués de la civilisation ne tarda pas à se faire sentir au milieu des populations indigènes du pays. Elle contrebalança efficacement, dans l'esprit des indiens, les germes de démoralisation que propage toujours chez eux la passion du lucre encouragée trop souvent par de coupables pratiques.

La construction du "Canadian Pacific" fut le point de départ de la fortune d'Edmonton. La nouvelle se répandit que les promoteurs de la ligne transcontinentale projetaient de faire passer leur chemin par la vallée de la Saskatchewan. Aussitôt Edmonton devint le point de mire d'une nuée de spéculateurs. Le prixdes terres augmenta rapidement, des maisons s'élevèrent de toute part et bientôt une ville en miniature était fondée sur les bords de la Saskatchewan.

Les ingénieurs du "Canadian Pacific" ayant trouvé, plus au sud, une passe nouvelle pour franchir les Montagnes Rocheuses, le tracé du chemin de fer fut définitivement arrêté. Il devait passer par le fort Calgary, laissant Edmonton à deux cents milles vers le nord.

Cette décision réduisit à néant les espérances de la spéculation et retarda de quelques années

le développement de la nouvelle ville. Les vrais amis de la colonisation ne sauraient s'en plaindre. Le district d'Edmonton, en effet, est, comme je l'ai déjà dit, essentiellement adapté aux besoins des classes immigrantes moyennes. Le colon trouve sur sa terre et en abondance, du bois et de l'eau et, cette terre, il peut l'obtenir à un prix presque nominal. En serait-il de même aujourd'hui, si le "Canadian Pacific" eut passé par Edmonton ? Il est permis d'en douter.—Les terres du district seraient devenues la proie des spéculateurs ; ceux-ci en eussent demandé des prix inabordables pour les bourses modestes des travailleurs de la terre. Ces colons, découragés de ne pas trouver ce qu'on leur promettait, c'est-à-dire le sol à bon marché, se seraient arrêtés au seuil du district le plus fertile pourtant du Nord-Ouest Canadien.

Les effets de la spéculation ont été, parfois, désastreux dans l'ouest ; je m'en suis surtout rendu compte aux environs de Winnipeg.

Non loin de cette ville, sur une étendue de plus de cent mille carrés, dans la direction de Portage la Prairie, le sol, d'une fécondité merveilleuse pourtant, demeure improductif. Ce vaste territoire, sur lequel pourraient vivre à l'aise cinq mille fermiers, est entre les mains des spéculateurs. Ceux-ci détiennent ces terrains depuis plus de vingt ans et en éloignant par leurs prétentions exorbitantes les acheteurs

" bona fide " de terres, mettent en échec la prospérité du pays. Ils contribuent aussi à entretenir cette idée fausse mais courante en Europe que la plus grande partie des territoires de l'ouest est entre les mains d'agents financiers qui ne les cèdent que moyennant de gros déboursés. La spéculation sur les terrains est une plaie contre laquelle les gouvernements forts devraient trouver d'énergiques remèdes, principalement dans les jeunes pays dont l'avenir dépend entièrement de la colonisation.

Edmonton, depuis deux ans, est en communication régulière avec Calgary par une ligne de chemin de fer de deux cents milles d'étendue. Avant la construction de cette voie ferrée, il fallait six jours à l'immigrant pour parcourir cette distance. Ce même immigrant peut aujourd'hui se rendre de Montréal à Edmonton dans le même espace de temps !

Le chef-lieu du district nord de l'Alberta se développe rapidement. A proximité des grandes forêts du nord, situé sur les bords de l'un des plus importants cours d'eau du pays, au centre de l'une des régions carbonifères les plus riches du monde, il est appelé à devenir, tout a la fois, un centre agricole et industriel de premier ordre.

C'est vers cette portion du Nord-Ouest que se dirige de préférence l'émigration Canadienne-Française de la province de Québec et celle des Etats-Unis. Ce mouvement est bien moins dû à

la fertilité des terres qu'à la présence dans le pays de nombreux missionnaires catholiques. Ces vaillants pionniers de la civilisation n'ont pas seulement limité leur œuvre à la conversion des infidèles, ils se sont faits les apôtres dévoués et enthousiastes de la colonisation de cette partie du pays par les Français d'Amérique.

Dieu veuille, pour le soin de l'avenir de leur nationalité sur le continent américain, que les Canadiens-Français prêtent l'oreille à leurs patriotiques exhortations. Le salut de leur race, on ne saurait trop le leur répéter, dépend uniquement de leur attachement au sol de la patrie. Et par patrie, je n'entends pas seulement la province de Québec, mais le Dominion tout entier que la Providence leur a donné en héritage et pour la colonisation duquel elle les a armés de toutespièces en multipliant parmi eux les naissances.

CONCLUSION

Sous l'action d'une politique sage et par dessus tout claivoyante, le Canada, depuis 1880, marche à pas de géant dans la voie du progrès.

Les résultats obtenus ne parleraient-ils pas d'eux-mêmes que l'attitude aggressive de la puissante république voisine suffirait à elle seule à affirmer ce progrès.

Point n'est besoin, heureusement, pour le constater et apprécier le merveilleux développement économique du Dominion, d'aller en recueillir la preuve au sein du congrès américain ; il suffit simplement de boucler sa valise et de se mettre en route pour le Nord-Ouest Canadien, en laissant derrière soi tout esprit de partisannerie politique.

Je viens de faire ce voyage et de le raconter. Il a été, pour moi et pour mes lecteurs aussi, je l'espère, une révélation. Partout, nous avons pu constater ce que la volonté est à même d'accomplir quand elle a pour guide l'intelligence pratique et le sens le plus élevé du patriotisme.

Le patriotisme ! voilà un sentiment bien défaillant en ce siècle de prosaïsme à outrance !— Toutes les occasions, pourtant, sont bonnes pour l'invoquer, et le mot qui le traduit s'inscrit en gros caractères sur le drapeau des causes les plus mauvaises et les plus louches. Au nom du patriotisme on éveille chez le peuple les passions les plus dangereuses et on corrompt les cœurs au lieu de les unir dans une pensée commune de concorde et de paix.

Eh ! bien, j'ose l'affirmer à la dernière page de ce livre et au risque, peut-être, d'effaroucher de vertueux pharisiens : si, ce qu'à Dieu ne plaise, le patriotisme canadien s'affaiblissait jamais, c'est au milieu des courageuses populations de l'ouest qu'il le faudrait aller retremper.

Je ne saurais ledire trop hautement, le voyage que je viens de faire m'a révélé dans toute sa grandeur ce que pouvait le vrai patriotisme. Non pas celui qui se nourrit de phrases ronflantes déclamées du haut des "hustings", mais celui qui se traduit par des actes et place au dessus des revendications de partis le souci de la dignité nationale et de la fortune publique.

Au Manitoba, à travers les Territoires, dans cette merveilleuse Colombie Britannique, dont je parlerai un jour, j'ai constaté l'œuvre accomplie par ce patriotisme. Cette œuvre est vivante, agissante, elle est l'honneur de ces jeunes

pays dans le présent, elle sera leur sauvegarde dans les luttes de l'avenir.

Pour apprécier à leur valeur les progrès accomplis dans les provinces canadiennes de l'ouest depuis quelques années, il est nécessaire de faire un retour en arrière et de constater quelle était leur position il y a quinze ans.

A la veille de l'avènement au pouvoir du parti conservateur, en 1878, l'acte de Confédération des colonies anglaises de l'Amérique du Nord était, depuis onze années, un fait accompli. Depuis onze ans, toutes les forces vives, toutes les énergies disséminées auparavant, sans lien commun d'intérêt, sur un territoire presqu'aussi étendu que celui de l'Europe, s'étaient moralement groupées autour d'un seul drapeau : celui du Dominion. Et pourtant, en dépit de la robuste énergie de son peuple, du bon vouloir de ses chefs politiques, le Canada était, à cette époque, sur le point de voir son avenir irrémédiablement compromis. Une crise économique profonde sévissait sur tout le pays. Les causes en étaient multiples. L'une d'elles l'emportait en gravité sur les autres : le progrès et la vie n'avaient pu encore pénétrer à travers les solitudes de l'ouest, et développer, au profit de la communauté, les incalculables richesses que la nature s'était plu à y répandre sans compter.

A l'est de la région des grands lacs, les vieilles provinces canadiennes de Québec, de l'Onta-

rio et les anciennes colonies du Nouveau-Brunswick, de la Nouvelle-Ecosse et de l'Ile du Prince-Edouard, concentraient à elles seules le mouvement social, commercial et industriel de la Puissance.

Le Manitoba, les Territoires du Nord-Ouest, plus étendus que la Russie d'Europe, étaient séparés de leurs provinces sœurs par une chaîne de lacs grands comme des mers et par plus de 600 milles de territoires inexplorés couverts de forêts inextricables.

De l'extrémité ouest du lac Supérieur aux pieds des Montagnes Rocheuses, sur un parcours de plus de 1200 milles, dans cette même année 1878, une seule ville digne de ce nom s'élevait, celle de Winnipeg. Sa population était d'environ 5000 âmes.

En dehors de Winnipeg et de son petit faubourg Canadien-Français de St-Boniface, le Nord-Ouest Canadien était, à cette époque, presque désert. Seuls, les apôtres de Dieu, les trappeurs au service de la compagnie de la baie d'Hudson, quelques rares colons et les débris des puissantes tribus indiennes d'autrefois l'habitaient !

Sur cette fertile prairie au milieu de laquelle nous venons de visiter de brillantes villes, aux rues larges, bordées de riches magasins et éclairées à la lumière électrique, nous n'aurions pu, en 1878, que constater la présence des trois

abris-volants qui, depuis plus de deux cents ans, marchent toujours de conserve à travers les plaines de l'Amérique du Nord : la tente du missionnaire, la hutte du trappeur, le wigwam de l'indien ! La foi, intermédiaire toujours fidèle entre la charité, la barbarie et l'ignorance.

Puis au-delà des Montagnes Rocheuses, resserrée entre cette colossale ceinture de rocs et les flots du Pacifique, s'étendait cette perle du "Dominion", la Colombie Britannique, éloignée de plus de 2000 milles des provinces canadiennes de l'est.

Le Dominion tout entier regorgeait de richesses naturelles ; le sol était d'une fécondité surprenante ; la population, enfin, était issue des deux races les plus entreprenantes et les mieux douées du monde ; et pourtant, en dépit de tout, le pays dépérissait. La Confédération se mourait d'anémie !

En 1871, les Communes du Canada avaient, à l'unanimité des voix, voté la construction du transcontinental canadien. Les études préliminaires de cette prodigieuse voie ferrée avaient été entreprises sans délai, lorsque, tout à coup, l'horizon politique du pays s'assombrit de nouveau. Le pouvoir central changea de mains et, dès lors, les travaux du transcontinental n'avancèrent plus qu'avec une lenteur qui devait retarder de dix ans l'entrée du

pays dans la voie du progrès. Le gouvernement d'alors manqua-t-il de confiance en lui-même, cela est possible ; quoiqu'il en soit les marchés financiers de l'Europe manquèrent de confiance dans les moyens d'action dont il disposait.

Aussi lorsque les élections de 1878 rendirent le pouvoir au parti conservateur, les travaux du chemin de fer avaient-ils fait peu ou point de progrès.

La situation était critique ; l'œuvre de 1867 menaçait ruine. Les provinces de l'est et celles de l'ouest étaient toujours sans rapports directs les unes avec les autres. Les colons que le gouvernement central s'efforçait de diriger vers le Manitoba, devaient, tout d'abord, prendre la route des Etats-Unis. Bon nombre d'entre eux, séduits par les fallacieuses promesses d'agents d'immigration américains, s'arrêtaient en chemin dans le Michigan, le Wisconsin, le Minnesota et le Dakota.

Il fallait à tout prix remédier à cet état de choses et en réparant au plus vite les fautes du passé, sauvegarder le présent menacé et assurer l'avenir.

Il fallait, sous peine de voir se désagréger la grande œuvre de la Confédération, concentrer tous les efforts, toutes les ressources du pays à l'achèvement du transcontinental.

Il fallait, enfin, et cela n'était pas la tâche la plus facile, raviver chez le peuple la conscience

de sa force, et faire renaître sur les marchés européens une sécurité qui permît au Canada de relever son crédit.

La tâche était lourde, les hommes du gouvernement de 1878 n'hésitèrent pourtant pas à l'assumer.

Sir John A. McDonald et ses collègues se mirent résolument à l'œuvre et du jour de leur avènement au pouvoir travaillèrent sans relâche à la résurrection économique de leur pays. Reprenant l'ancien programme conservateur de 1871, ils jurèrent au peuple de le mener à bonne fin. Le peuple eut confiance en eux et eux lui tinrent parole. Les ministres en appelèrent à tous les hommes de cœur, à toutes les bonnes volontés. Imbus des théories de gouvernement d'un autre Canadien illustre, Sir George Etienne Cartier, ils prirent pour devise " Le Canada pour les Canadiens et par les Canadiens ! "—

La tâche immédiate qui s'imposait au nouveau ministère était la construction du transcontinental. Cette entreprise était inscrite à la première page de son programme et de son exécution d'ailleurs, dépendait le salut de la Confédération. La différer eût été narguer l'opinion publique et se placer en face des marchés financiers de l'Europe sur le même pied d'impuissance que le gouvernement précédent.

Entreprendre, d'autre part, dans les conditions économiques ou se trouvait le Canada, de mener à bonne fin une opération aussi gigantesque, semblait un défi jeté à l'avenir du parti.

L'audace mise au service du génie faillit rarement ; elle ne devait pas, cette fois encore, tromper Sir John A. McDonald. Il s'agissait pour le premier ministre de trouver les hommes qui accepteraient d'entreprendre ce travail de géant, d'en courir tous les risques en échange de compensations légitimes. Sir John les trouva.

Le nouveau syndicat du " Canadian Pacific " était composé d'hommes aux vues larges et doués d'une énergie d'action peu commune. Ils disposaient, par eux-mêmes ou par l'entremise de puissants capitalistes, de ressources considérables, et le patriotisme bien connu des principaux d'entre eux était un sûr garant de la droiture de leurs intentions.

Dans le courant du mois d'octobre 1880, un contrat fut passé entre le gouvernement fédéral et le syndicat du " Canadian Pacific ".

Au mois de juin 1881, les ouvriers étaient échelonnés le long des 4000 kilomètres de la voie projetée.

Le 7 novembre 1885 toute la ligne était terminée.

Dans les premiers jours de juin 1886, le premier train de voyageurs s'élançait de Montréal et traversait de part en part tout le Dominion.

Dans le courant de la même année, enfin, la compagnie se libérait envers le gouvernement fédéral de toutes les obligations financières qu'elle avait contractées envers lui.

A l'heure qu'il est, la compagnie du "Canadian Pacific" contrôle plus de 6000 milles de voies ferrées ; elle possède sur l'océan Pacifique une flotte de puissants steamers et les différentes lignes de son réseau rayonnent vers tous les grands centres américains de l'ouest.

On ne saurait trop mettre en lumière la hauteur de vue qui a toujours présidé aux relations du gouvernement fédéral avec la compagnie du "Canadian Pacific". Elle révèle le clairvoyant patriotisme des chefs politiques du pays depuis quinze ans.

Ceux-ci eurent la prescience de l'avenir réservé à leur pays. Ils consacrèrent tout ce que la Providence leur avait donné de talent et d'énergie à le préparer.

Le "Canadian Pacific" devait, selon eux, être la clef de voûte du Canada tel qu'ils le rêvaient ; ils n'hésitèrent donc pas à assumer devant la nation toute la responsabilité de sa construction. Cette responsabilité était énorme, ils en chargèrent néanmoins leurs épaules résolus à vain-

cre ou à disparaître de la scène politique avec le parti qui les avait placés au pouvoir.

Leur œuvre apparait aujourd'hui dans tout l'éclat de sa maturité. Seuls les hommes dont la politique est faite de fanatisme peuvent mettre en doute son utilité.

Quant à ses résultats, je viens de les placer sous les yeux du lecteur. Il a pu voir, il a pu constater, il a pu juger. C'était tout ce que je voulais.

TABLE DES MATIÈRES

